WAR
COMANDO
URMARIRI
TERORISM
SPIONAJ
SABOTAJE
RAZBOI
OPERATIUNI DE GHERILA
ROMANE SENZATIONALE
ACTIUNI SPECIALE
SUPER COLECTIA WAR
Dick Johnson
MIRAGE contra MIG

Dick Johnson

MIRAGE CONTRA MIG

V.1.0

Traducere de Radu Pontbriant

Editura Z 2000
2000

PREFAŢĂ

„Am cerut tineretului să dea tot ce are mai bun Forţelor de Apărare ale Israelului, aplicând deviza: *«Cei mai buni pentru aviaţia militară»*; aceasta a devenit o expresie consacrată, cu înţeles profund. Şi nu am urmărit doar capacităţi tehnice şi dexterităţi, pentru că am apreciat că, pentru a putea birui forţele reunite a patru ţări inamice, în numai patru ore, militarii noştri trebuie să posede calităţi morale şi umane deosebite.

Aviatorii noştri au atacat avioanele inamice cu asemenea precizie, încât lumea a rămas uluită, iar experţii şi-au imaginat că e vorba de existenţa unor arme secrete pentru a găsi o explicaţie. Blindatele noastre au ţinut piept şi au învins inamicul, chiar şi atunci când au avut o dotare inferioară. Militarii din toate armele au triumfat, în ciuda superiorităţii numerice a inamicului şi în ciuda fortificaţiilor acestuia. Ei au făcut dovadă nu numai de sânge rece în luptă, ci şi-au manifestat credinţa înflăcărată în justeţea cauzei pe care o apărau şi în convingerea că drept alternativă la victorie nu putea fi decât propria noastră nimicire. Inteligenţa comandanţilor noştri de toate gradele, voinţa şi capacitatea lor de a improviza, grija pentru ostaşii din subordine şi, mai presus de toate, faptul că au intrat în foc în fruntea trupei depăşesc aspectul material sau tehnic. Sunt fapte care nu au o explicaţie raţională.

Toate acestea sunt chestiuni de suflet. Combatanţii noştri au învins nu datorită armelor, ci din conştiinţa misiunii lor, anume asigurarea existenţei înseşi a poporului nostru în propria ţară, garantând chiar cu preţul vieţii dreptul Israelului de a trăi într-o patrie liberă şi independentă.”

Generalul Yitzhak Rabin
Şeful Statului-Major General

Extras din cuvântarea ţinută la Universitatea Ebraică din Ierusalim, la 28 iunie 1967, când i s-a decernat titlul de Doctor *honoris causa* în filosofie.

ÎN LOC DE INTRODUCERE PRIMELE TREI ORE ALE RĂZBOIULUI

ORDIN DE ZI AL COMANDANTULUI AVIAŢIEI MILITARE ISRAELIENE DIN 5 IUNIE 1967, ORA 8

DIFUZARE: *URGENT*

EMIS DE: *COMANDANTUL AVIAŢIEI MILITARE 050800*

CĂTRE: *TOATE UNITĂŢILE AVIAŢIEI MILITARE.*

Combatanţi din aviaţia militară,

Inamicul egiptean a deschis ostilităţile în scopul distrugerii noastre. A fost dată alarma către aviaţie, pumnul de oţel al Israelului. Decolăm pentru a lupta. Astfel începe a treia etapă a războiului de independenţă şi rezistenţă a patriei noastre istorice.

Tripla legătură a anilor 1948-1956-1967 nu se va rupe. Iată-ne înconjuraţi din nou de duşmani din toate părţile. Dar spiritul eroic al poporului israelian ne va însoţi în luptă. Curajul etern al soldaţilor lui Josua şi ai regelui David, ai Macabeilor, ai războiului de independenţă şi din Sinai, este izvorul forţei noastre, care ne va ajuta să învingem duşmanul ce ne ameninţă viitorul patriei. Victoria va asigura pacea şi va garanta siguranţa copiilor noştri şi a generaţiilor ce vor veni.

Combatanţi ai aviaţiei militare, năpustiţi-vă asupra duşmanului, loviţi-l cu întreaga putere, nimiciţi-l şi împrăştiaţi-l în toate direcţiile, pentru ca Israelul să trăiască în siguranţă în patria lui.

O tăcere totală domneşte în marea sală dreptunghiulară, sub lumina crudă a tuburilor de neon, sală aflată undeva în teritoriu şi folosind drept Stat-Major al aviaţiei militare israeliene. În spaţiul îngust dintre masa lungă de lemn ce ocupă aproape toată suprafaţa sălii şi perete, se află generalul Mordehaj Hod, comandant al aviaţiei militare, generalul Yitzhak Rabin, şeful Statului-Major, generalul Ezer Weizman, şef operaţional al

Statului-Major, un reprezentant al primului-ministru, generalul Moshe Dayan, ministru al Apărării, profesorul Ygal Yadin, fost şef de Stat-Major şi câţiva ofiţeri din Comandamentul aviaţiei militare. În jurul mesei se agită tăcute mai multe femei tinere, în uniforma gri-bleu a aviaţiei, purtând câte un microfon agăţat pe piept şi căşti la urechi, ţinând astfel legătura permanentă cu centrala de control radar. Precum crupierii din sălile de joc, ele mânuia beţe lungi deplasând pe uriaşa hartă de stat-major, ce acoperă masa, avioane miniaturale cu reacţie. Acestea urmau pe hartă o linie curbă deasupra Mediteranei, între ţărmul israelian şi Delta Nilului.

Ora 8 şi 3 minute, în dimineaţa zilei de 5 iunie 1967

Întreaga aviaţie de luptă zboară în clipa de faţă deasupra mării, la rasul apei. Câteva aparate de luptă au rămas de rezervă la baze, pentru apărarea teritoriului. Peste o sută cincizeci de aparate, o adevărată *Armada* aeriană, alcătuită din avioane Mirage III, Vautour, Super-Mystere, Mystere şi Ouragan, toate de fabricaţie franceză, încărcate cu bombe, rachete şi obuze, se îndreaptă cu viteză vertiginoasă către obiectiv: unsprezece baze inamice, răspândite pe întreaga întindere dintre Egipt şi Sinai.

Reprezentantul primului-ministru, vizibil neliniştit, rupe primul tăcerea. Pentru a destinde atmosfera şi, poate, pentru a-şi da singur curaj, se adresează celor din jur:

— Ei bine, băieţi, cum stăm?

Generalul Hod, comandantul aviaţiei militare, pe care întreaga ţară, chiar şi piloţii, îl numeau „Motti”, se întoarce spre el.

— În clipa de faţă „*fifty-fifty”*... rosteşte el cu un zâmbet care nu izbuteşte să-i alunge paloarea neobişnuită a chipului.

Apoi se lasă din nou tăcerea. Generalul schimbă din când în când câteva cuvinte cu ofiţerii săi; un locotenent de legătură aduce ultimele mesaje de pe frontul din Gaza, pe care le înmânează şefului de Stat-Major. După ce le parcurge, acesta le transmite generalului Dayan şi îşi aprinde o nouă ţigară.

Cele unsprezece baze egiptene sunt marcate pe harta cea mare cu mici becuri de culoare roşie. Primele escadrile se apropie rapid de gurile Deltei. Chiar în clipa aceea, când primele aparate depăşesc coasta egipteană, soseşte un mesaj al şefului marinei militare israeliene, adresat generalului Hod. Radarurile

flotei, răspândite în faţa coastelor ţării – afirmă mesajul – nu au consemnat mişcări deosebite ale vaselor de război sovietice şi nici ale Flotei a VI-a americane, care se supraveghează reciproc în bazinul Mediteranei de est, între Cipru, Israel şi Egipt. Zborul aviaţiei israeliene deasupra mării pare să nu fi fost înregistrat de către puternicele radare ale celor două flote.

Un oftat de uşurare se aude în grupul bărbaţilor aplecaţi asupra hărţii. Întreaga flotă aeriană se află acum deasupra Egiptului şi se năpusteşte pe mai multe direcţii către bazele

inamice semnalate de beculeţele roşii.

Ora 8 şi 12 minute

Atacul asupra bazelor inamicului a început. În acelaşi moment se porneşte un adevărat torent de comunicări prin radio, ce se abate dintr-un difuzor asupra celor din sala subterană. Bazele israeliene transmit pe rând datele precise ale giganticei operaţii ce se desfăşoară deasupra Egiptului şi Sinaiului, primite direct de la şefii respectivelor escadrile. Pe de altă parte, generalul Hod poate intra în contact radio direct cu aparatele care participă la raid, primind pe loc raportul despre rezultatul bombardamentului intens la care sunt supuse toate bazele egiptene.

Reprezentantul primului-ministru se adresează radios şefului de Stat-Major:

— Îmi face impresia că lucrurile se desfăşoară mai bine decât s-a prevăzut. Mare parte a aeroporturilor este acum serios atinsă. Nu mai pot să se înalţe în aer. Acolo nimic nu mai funcţionează, în mod practic aviaţia egipteană este paralizată. Într-un sfert de ceas va înceta să mai existe, va fi distrusă la sol.

La 5 iunie, ora 8 şi 52 de minute, adică la optzeci de minute după decolarea primei escadrile de aparate de vânătoare şi bombardament şi cu câteva minute înainte de întoarcerea primului val, un ofiţer superior prezintă comandantului armatei aeriene un prim bilanţ al operaţiei:

„Aviaţia egipteană este paralizată. Principalele baze ale inamicului au fost scoase din luptă. Au fost distruse la sol o sută şaptesprezece aparate de zbor.” După alte cincisprezece ore, la 6 iunie, ora 1, generalul Hod a transmis corespondenţilor presei israeliene şi străine bilanţul definitiv al zilei: „Au fost distruse patru sute de aparate inamice, la sol sau în luptă.”

COMUNICAT AL COMANDANTULUI AVIAŢIEI MILITARE DIN ISRAEL, DAT LA 6 IUNIE 1967, ORA 1 DUPĂ MIEZUL NOPŢII

În timpul zilei de 5 iunie am înfruntat aviaţia Egiptului, Iordaniei, Siriei şi Irakului. În cursul acestei zile am distrus patru sute de avioane inamice, precum urmează:

Egipt – circa trei sute de avioane, din care:

– Treizeci de bombardiere grele TU-16;

– Douăzeci şi şapte de bombardiere mijlocii IL-28;

– Douăsprezece aparate de vânătoare şi bombardament (SU-7, livrate de curând Egiptului);

– Nouăzeci de aparate Mig-21;

– Douăzeci de aparate Mig-19;

– Şaptezeci şi cinci de aparate Mig-17;

– Treizeci şi două de avioane de transport şi elicoptere.

Douăzeci dintre aceste avioane au fost doborâte în luptele aeriene, celelalte au fost nimicite la sol.

Siria – cincizeci şi două de avioane distruse, din care:

– Treizeci de aparate Mig-21;

– Douăzeci de aparate Mig-17;

– Două bombardiere mijlocii IL-28.

Iordania – douăzeci de avioane de vânătoare Hunter şi şapte avioane de transport şi elicoptere.

Irak – în urma atacării mai multor localităţi israeliene de către o formaţie de avioane irakiene, am bombardat baza H-3 din Irak şi am distrus şase aparate Mig-21, trei Hunter. În cursul aceleiaşi zile am înregistrat următoarele pierderi: nouăsprezece piloţi, dintre care opt morţi şi unsprezece dispăruţi. Printre cei dispăruţi, unii au fost făcuţi prizonieri de către inamic. Familiile celor morţi şi dispăruţi au fost informate de soarta lor.

Pierderi de aparate:

– Patru Ouragan;

– Patru Mystere;

– Patru Super-Mystere;

– Două Mirage;

– Un Vautour;

– Patru Fouga-Magister.

Ostaşi, misiunea noastră încă nu s-a încheiat. Armata aerului îşi va continua acţiunea împotriva duşmanului, până la victoria finală.

Comandantul Aviaţiei Militare,
General MORDEHAJ HOD

Fapt fără precedent în analele tuturor războaielor, victoria decisivă a Israelului a fost dobândită de aviaţia sa militară în primele trei ore ale războiului, între 8 şi 12 minute, în dimineaţa zilei de 5 iunie 1967.

PARTEA ÎNTÂI
CUM S-A NĂSCUT AVIAŢIA ISRAELIANĂ

1.
AFACEREA AVIONULUI MIG 007

Bilanţul prezentat de şeful aviaţiei militare în noaptea de 5 spre 6 iunie, care constituia un rezumat al rezultatelor primei zile de luptă, ar putea lăsa impresia că misiunea aviaţiei israeliene a constat, pe întreaga durată a acelor şase zile de război, din distrugerea forţelor inamicului la sol. Ceea ce nu corespunde adevărului şi îi nedreptăţeşte pe piloţii aparatelor Mirage, Super-Mystere şi Ouragan, precum şi pe rezerviştii de la manşa avioanelor Fouga-Magister, care, începând din zorii zilei de 5 iunie şi până în ultimul ceas al luptelor, din 10 iunie, au fost chemaţi să aducă un sprijin tactic trupelor terestre şi să vâneze aparatele Mig egiptene şi siriene scăpate din bombardamentul iniţial, care încercau să pătrundă în spaţiul aerian al Israelului.

Este adevărat că statul-major al generalului Rabin ceruse Comandamentului aviaţiei să continue în după-amiaza zilei de 5 iunie şi în ziua următoare, încă de la răsăritul soarelui, bombardarea intensivă a bazelor egiptene şi siriene, în scopul ducerii la bun sfârşit a misiunii. Dar generalul Hod s-a opus.

„Trebuie nimicit acum moralul aviatorilor inamici, demonstrându-le că le suntem superiori şi în aer şi la sol”, a explicat el lui Rabin. Punctul său de vedere a avut câştig de cauză. Bazele inamice nu au mai fost bombardate. În schimb, peste cincizeci de aparate de vânătoare inamice, mai ales Mig-21 şi 19, Sukhoi-7, fără a mai pomeni de Hunter, au fost doborâte în cursul luptelor aeriene din cele cinci zile care au urmat.

Aceste lupte aeriene, care au pus faţă în faţă, deasupra platoului sirian, piloţii israelieni, zburând pe avioane franceze şi

piloţii arabi, pe aparate sovietice, au adus dovada superiorităţii avionului Mirage asupra Mig-ului sovietic.

Oare altul ar fi fost rezultatul dacă Israelul ar fi luptat pe aparate Mig, iar arabii pe Mirage? Un pilot de asalt israelian, care a participat la luptele din iunie 1967 la bordul unor aparate Vautour şi Mirage şi care a fost primul pilot din Israel care a zburat pe prototipuri franceze, nu şovăie nici o clipă să răspundă categoric:

„Nu, rezultatul ar fi fost acelaşi. În mâinile piloţilor noştri Mig-urile 21 s-ar fi dovedit superioare avioanelor Mirage conduse de egipteni.”

Fostul comandant al aviaţiei militare israeliene, generalul Ezer Weizman şi generalul Hod, actualul comandant, sunt de aceeaşi părere.

Să fie vorba de o fanfaronadă a aviatorilor, după victorie? O încredere exagerată sau o supraestimare a capacităţilor aviatorilor israelieni? Nu este pentru prima oară când ofiţeri superiori din armata aeriană israeliană folosesc asemenea limbaj. Ceea ce face să fie trataţi de unii israelieni sau vizitatori străini (printre care şi francezi) drept „lăudăroşi” şi „falşi eroi”, stârnind zâmbete ironice şi neîncrezătoare.

Dar faptele, bine cunoscute astăzi, dovedesc că Weizman, Hod şi camarazii lor au spus adevărul: aviaţia Israelului nu numai că este cea mai bună din Orientul Mijlociu, ci fără îndoială şi una dintre cele mai bune din lume. Lucru confirmat şi reconfirmat de nenumărate ori de experţi şi specialişti militari, a căror competenţă nu poate fi pusă la îndoială.

În acest caz, ar trebui oare să bănuim că cei de la conducerea aviaţiei militare posedau, încă înainte de declanşarea războiului, oarecari elemente secrete, pe care se bazau atunci când transmiteau miniştrilor din vechea gardă de la Ierusalim un optimism nemărginit?

Răspunsul este: victoria aviaţiei israeliene era inevitabilă.

Înainte de a prezenta, în capitolele care urmează, istoria acestei aviaţii militare, de a povesti amănunţit luptele aeriene din cursul „războiului de şase zile”, să explicăm cauzele victoriei, prin nimic miraculoase, ce fusese prevăzută până în cele mai mici detalii de către conducătorii militari.

Antrenamentul intensiv al piloţilor israelieni, punând în valoare toate tehnicile aeronauticii moderne, stă fără îndoială la baza calităţilor dobândite de această armă, însufleţită şi de un moral de nezdruncinat prin credinţa în cauza pe care o apără.

Antrenamentul individual în lupta aeriană a constituit, încă de la naşterea aviaţiei militare israeliene, un obiectiv obligatoriu în concepţia conducătorilor ei succesivi.

Un alt factor care a contribuit la victorie a fost calitatea şi performanţele tehnice ale materialului, aproape în totalitate de provenienţă franceză. Nu numai pentru că acesta era perfect potrivit în misiunile prevăzute de constructori, ci şi datorită faptului că a fost experimentat la început de piloţii israelieni pe baze franceze, ca ulterior să fie adaptat, inclusiv aparatele Mirage, la condiţiile strategice din Israel, precum şi performanţelor de care făcuseră dovadă aceşti piloţi.

Egiptenii nu au reuşit niciodată să exploateze la maximum performanţele omologate ale avionului Mig-21, importat din U.R.S.S.

Dacă ar fi avut aparate Mirage – care se deosebesc printr-o precizie a execuţiei şi un finisaj incomparabil mai reuşit faţă de avioanele sovietice – după afirmaţiile lui Weizman şi ale lui Hod, „acest material s-ar fi transformat rapid, în mâinile lor, într-o grămadă de fiare inutilizabile”. Mig-ul, faţă de Mirage, prezintă o concepţie tehnică mai simplă, care cere piloţilor mult mai puţine cunoştinţe.

Un alt factor determinant a fost eficacitatea serviciilor de la sol şi a dispozitivelor de control în aer şi pe pământ de care dispuneau israelienii. Să notăm de pe acum – dar vom reveni – că răgazul dintre două misiuni ale unui avion Mirage a fost redus de serviciile de la sol la numai şapte minute, în timp ce constructorul prevăzuse douăzeci de minute, timp admis şi de aviaţia franceză. Prin urmare, nu întâmplător aparatele Mirage au putut realiza în acest război până la douăsprezece misiuni pe zi; schimbarea unui motor necesita uneori o oră şi jumătate, până la două ore, în loc de douăsprezece ore, cum fusese prevăzut iniţial pentru asemenea operaţie complicată. Să notăm, de asemenea, că motorul cu reacţie Atar, cu care este echipat avionul Mirage, a dovedit în cursul luptelor din „războiul de şase zile” un comportament excelent, rezistând proiectilelor şi schijelor de obuz. Aviaţia israeliană nu a pierdut nici un Mirage în urma avariei motorului cu reacţie[1].

[1] Revista *Aviation-Magazine* din 15 08 1967 scria: „Israelul dispunea de un material excelent, în cea mai mare parte francez, şi a ştiut să-l folosească în mod inteligent... Cele o sută patruzeci – o sută cincizeci de aparate israeliene de luptă au făcut munca a cinci sute - şase sute

Vom vorbi şi de alţi factori, ca de pildă elementul surpriză (atacul bazelor egiptene la ora 8 şi 15 minute dimineaţa), calitatea serviciilor de informaţii (cunoaşterea amplasamentului exact al aparatelor inamice pe bazele respective), căderea radarelor inamice sau, mai bine spus, existenţa unor „câmpuri neutre”, neacoperite de sistemul radar egiptean.

Să revenim însă la un factor tactic, prea puţin cunoscut chiar şi în cercurile aeronautice, un factor decisiv în bătălia dusă de Mirage împotriva Mig-ului.

La început, constructorii francezi i-au sfătuit să cumpere avioanele Mirage echipate numai cu rachete aer-aer, de tip Matra, aşa cum sunt cele din dotarea armatei franceze. După ce s-a consultat cu propriii săi ingineri constructori de avioane, comandantul israelian a cerut ca aparatele să fie armate cu tunuri. Discuţiile au fost furtunoase, dar au dat bune rezultate. Francezii afirmau că la viteze de peste Mach 2, cât atinge un Mirage, nici un pilot din lume nu este în stare să manevreze tunul, folosindu-l împotriva altui avion supersonic. La asemenea viteză doar rachetele ghidate cu infraroşu constituie o armă eficace, care practic nu dă greş.

Obiecţia francezilor nu a fost luată în seamă. Rachetele Matra, foarte scumpe (între treizeci şi cincizeci de dolari bucata), erau un lux pe care Israelul nu şi-l putea permite. Prin urmare, a fost necesar să se aducă unele transformări aparatelor pentru a le putea dota, aşa cum cereau israelienii, cu două tunuri de 30 mm, fără a neglija totuşi posibilitatea de a le echipa, în caz de nevoie, cu rachete aer-aer.

Războiul a demonstrat că israelienii avuseseră dreptate. Chiar dacă au avut un oarecare număr de rachete Matra, aviaţia a doborât în luptă aeriană toate avioanele inamice cu ajutorul tunurilor. Mulţumită antrenamentului fără răgaz la care fuseseră supuşi, piloţii de pe Mirage s-au dovedit capabili să îndrepte tirul tunurilor de la bord asupra Mig-urilor egiptene şi siriene, în ciuda vitezei supersonice.

Experienţa israeliană a folosit în mod indirect chiar şi americanilor. Adevărul este că, la începutul intervenţiei din Vietnam, americanii înarmaseră avionul lor supersonic Phantom doar cu rachete aer-aer; ulterior însă le-au echipat şi ei cu tunuri. Piloţii americani, la fel ca şi cei israelieni, îşi foloseau tunurile

---

de avioane datorită unor măsuri, printre care eficacitatea superioară a serviciilor de control la sol şi în aer.“ (N.A.).

pentru a doborî Mig-urile sovietice, la fel de încrezători, dacă nu chiar şi mai mult, în precizia tirului lor, decât în posibilităţile rachetelor teleghidate.

Elveţia, Africa de Sud, Australia cumpără în prezent, după exemplul Israelului, aparate Mirage de fabricaţie franceză, echipate cu tunuri.

*

Performanţele avionului Mirage, împreună cu deosebitele calităţi ale pilotului său, nu ajung totuşi să explice de ce întâlnirile în lupta aeriană, Mirage împotriva Mig, s-au încheiat de fiecare dată în favoarea primului. Mai există însă un motiv, un secret păstrat cu străşnicie de armata aerului de sub comanda generalului Hod. E vorba de episodul unui anume Mig-21, marcat cu numărul de identificare 007, care, începând din 1966, se afla în mâinile israelienilor. Un episod care merită a fi redat amănunţit.

În cursul lunii august 1966, lumea a aflat cu stupefacţie că un avion Mig-21, pilotat de un aviator irakian, a aterizat într-o bună zi pe o bază israeliană, undeva în sudul ţării. Plecat de pe un aeroport din apropierea Bagdadului, fugarul survolase de-a curmezişul întregul teritoriu iordanian şi, cu rezervoarele aproape goale, aterizase în Israel, după ce prevenise prin radio turnul de control asupra intenţiilor sale paşnice. Uniunea Sovietică îşi vedea deja toate secretele transmise Occidentului; ţările arabe, la rândul lor, erau înspăimântate la gândul că prototipul celui mai bun avion de vânătoare pe care îl aveau se afla acum în mâinile israelienilor; iar Occidentul, nădăjduind în van că va putea avea acces la această „pasăre rară”, cunoscută doar din descrierile superficiale apărute în revistele de specialitate – într-un cuvânt, de la Moscova la Washington şi de la Bagdad la Cairo, toţi îşi puneau aceeaşi întrebare: pilotul irakian acţionase cu de la şine putere (aşa cum declarase imediat după aterizare) sau era vorba de o operaţie organizată de către serviciile din Israel? E foarte posibil că însuşi faptul că pe acel Mig-21 fusese pictat în mod maliţios numărul 007, care trimite la celebrul spion născut de imaginaţia scriitorului Ian Fleming, ar putea constitui răspunsul Israelului la această întrebare.

Indiferent care ar fi adevărul, cert este că apariţia pe o bază aeriană israeliană a unui Mig-21 avea de ce să bucure pe conducătorii armatei aerului. Era vorba efectiv de ceva mai mult

decât o lovitură aplicată aviaţiei arabe. Căci avionul aterizase într-o stare tehnică perfectă şi urma, pilotat de cei mai buni aviatori ai ţării, să-şi dezvăluie toate secretele performanţelor – calităţi, dar mai cu seamă defecte. În felul acesta putea fi descoperit călcâiul lui Ahile al unui aparat care în lupta aeriană cu avionul Mirage francez putea fi un adversar redutabil.

Astfel că Mig 007 a fost întreţinut şi îngrijit de israelieni precum o bijuterie de preţ. Cum piesele de rezervă lipseau, iar Israelul nu le putea comanda în Uniunea Sovietică şi nici în ţările vecine, aparatul a trebuit să fie ferit de orice suprasolicitare, folosindu-se la nevoie materiale improvizate.

Pilotul de încercare israelian care s-a urcat prima dată la bordul unui avion Mig irakian a zburat cu ajutorul aviatorului arab; acesta urmase un curs de antrenament pe aparate Mig într-o şcoală din Uniunea Sovietică. A fost, mărturiseşte mai târziu pilotul de încercare, un joc de copii: „Obişnuiţi cu avioanele Mirage, cu comenzi mult mai complicate, israelienii au putut manevra cu uşurinţă aparatul sovietic, de o concepţie mai simplă.”

Din august 1966 şi până în iunie 1967, piloţii israelieni au efectuat, deci, sute de zboruri de antrenament la bordul Mig-ului, pentru a-l stăpâni şi a-i cunoaşte cele mai mărunte detalii tehnice şi mecanice. De prisos să mai amintim că acest Mig a adus servicii deosebite aviaţiei militare în timpul războiului când, ca măsură de prevedere, pe carlingă a fost pictată o dungă roşie, alături de cocarda albastră a Israelului.

Iată care au fost în cele din urmă concluziile tactice care au reieşit în urma experienţelor făcute cu acest aparat de zbor, aşa cum le prezintă specialistul în aviaţie american Waren Wetmore:

„Am efectuat peste o sută de ore de zbor pe avionul Mig 007, înainte de război. În ciuda aspectului său exterior modest, datorat neglijenţei în finisaje, avionul este un excelent mijloc de interceptare la mare altitudine. Spre deosebire de Mirage, al cărui fuzelaj este neted şi fin, suprafaţa Mig-ului este presărată cu mii de nituri. Mirage poate fi manevrat cu mult mai bine şi cade în picaj mult mai uşor decât Mig-ul, care răspunde mai greoi la comenzile pilotului în timpul luptei. Primul atinge o viteză efectivă de Mach 2,15 până la 2,2, în timp ce al doilea nu este în stare să depăşească Mach 2.

Vizibilitatea din carlinga unui Mirage – practic de 360° – este cu mult mai mare decât cea a Mig-ului. În schimb, blindajul de protecţie a carlingii este mai gros la Mig.

Viteza de tragere a tunului de pe Mig – circa şase sute de cartuşe de 30 mm pe minut – este de la o dată şi jumătate până la două ori mai mică decât la Mirage. În schimb, Mig-ul, spre deosebire de aparatul Mirage folosit de israelieni, are în permanenţă în dotare rachete aer-aer Atoli, ghidate cu infraroşii.

Cea mai importantă descoperire tehnică a fost, probabil, că sistemul de aprindere la Mig este pe bază de benzină. Acest sistem măreşte autonomia avionului, care este capabil să decoleze fără a apela la sisteme auxiliare de aprindere. Pe de altă parte însă, asta înseamnă totodată şi expunerea la cumplitul risc al unei explozii în aer, în cazul în care rezervorul de benzină destinat aprinderii este atins de o schijă de obuz."

Este, deci, justificat să credem că piloţii de pe Mirage au folosit multe ore antrenându-se în dirijarea tirului asupra rezervorului de benzină al Mig-ului… Ceea ce ar explica procentul ridicat de Mig-uri egiptene care au explodat în zbor deasupra Sinaiului, fără ca piloţii respectivi să mai apuce să se catapulteze.

Patru state occidentale, printre care Statele Unite şi Franţa, au cerut Israelului, la puţin timp după aterizarea acelui Mig-21, permisiunea de a-l supune unei examinări tehnice. Mai ales americanii erau foarte interesaţi să studieze aparatul, care pe vremea aceea le era un adversar redutabil pe cerul Vietnamului. Însă guvernul israelian, menajând interesele Moscovei, cu care la acea vreme întreţinea relaţii mediocre, pe care însă nădăjduia să le îmbunătăţească, a refuzat în mod categoric să pună aparatul la dispoziţia occidentalilor. Hotărârea a fost luată în decursul unei şedinţe furtunoase de la sfârşitul lunii august 1966. Punctul de vedere al domnului Eshkol şi al ministrului său de Externe Eban a avut, în final, câştig de cauză. Amândoi credeau sincer că Uniunea Sovietică se va arăta recunoscătoare faţă de acest gest. În orice caz, Israelul avea de gând să se ţină deoparte în privinţa conflictului din Vietnam, în cadrul căruia aparatele sovietice şi americane erau angajate în lupte sângeroase. Prin urmare, nici Parisul, nici Washingtonul şi nici o altă putere străină nu au avut drept de acces la Mig 007.

Cât priveşte pe pilotul irakian, el a fost prezentat după aterizarea în Israel presei locale şi străine. Ulterior însă, din motive de securitate personală, s-a evitat contactul său cu străinii. Locuieşte şi în prezent în Israel. Unii observatori străini au afirmat că pilotul încasase, din partea autorităţilor israeliene, între o sută de mii şi trei sute de mii de dolari, drept recompensă

pentru fapta sa care, la drept vorbind, fusese de nepreţuit pentru aviaţia militară. Autorităţile nu au confirmat niciodată, dar nici nu au negat această informaţie, care a apărut într-o revistă de specialitate din New York.

Drept încheiere a episodului acelui Mig 007, după „războiul de şase zile", în Israel nu mai lipsesc piesele de schimb necesare; baza aeriană de la El-Arish, cucerită de la egipteni la 6 iunie şi cea de la Bir-Gafgafa, din Sinai, care a căzut în ziua următoare, au adus forţelor aeriene mari cantităţi de rachete aer-aer Atoli şi nenumărate piese de schimb, suficiente pentru o întreagă escadrilă Mig-21. Se punea chiar întrebarea ce urma să facă Israelul cu tot acest material. Ne îndoim că Uniunea Sovietică sau ţările arabe s-ar fi arătat interesate să achiziţioneze această pradă de război[2].

2.
DE LA SERVICIUL AERIAN, DE LA HAGANA, LA ESCADRILELE CU REACŢIE

Aviaţia militară israeliană, care în zilele noastre este obiectul admiraţiei unanime, dar mai ales a Franţei – care, în ciuda embargoului din 1967, se mândreşte, cu drept cuvânt, să afirme că „Israelul a câştigat războiul datorită avioanelor de construcţie franceză" – este o armată care a luat naştere în anul 1947, pornind de la zero. În noiembrie 1947 (la momentul în care O.N.U. vota împărţirea Palestinei şi recunoştea evreilor dreptul la independenţă naţională, începând cu încetarea mandatului britanic din mai 1948), tabloul „forţelor aeriene" de care dispunea comunitatea evreilor din Palestina era alcătuit după cum urmează:

– Unsprezece avioane de sport sau de antrenament, din care:

– Două Tiger-Moth (englezeşti)

[2] Waren C. Wetmore, specialistul american în aeronautică, dezvăluie în revista *Aviation Week and Space Technology* (iulie 1967) o mulţime de informaţii tehnice şi tactice privind avionul Mig-007 pe care a avut prilejul să-l vadă cu propriii ochi, pe o bază din Israel. (N.A.).

– Două R.W.D. 13
– Un R.W.D. 15
– Trei Taylorcraft
– Un Auster
– Un Seabee (hidroavion)
– Un Dragon Rapide

Hagana, organizaţia de autoapărare evreiască, primul nucleu al armatei israeliene care urma a lua naştere în mai 1948, întemeiase, încă din 1947, un Serviciu Aerian. Acest serviciu, în stare embrionară, dispunea de treizeci şi şapte de membri de echipaj, capabili să întreţină şi să folosească aparatele din dotare. În alcătuirea primelor echipaje se numărau:

– Treisprezece evrei palestinieni, care serviseră în timpul celui de-al doilea război mondial în R.A.F.;

– Unsprezece evrei palestinieni formaţi de Hagana, în Palestina;

– Doi evrei imigranţi, piloţi amatori;

– Nouă evrei imigranţi (mai ales americani) care se prezentaseră voluntari;

— Doi piloţi străini, de confesiune catolică, care veniseră şi ei să servească voluntar, în perioada ilegalităţii organizaţiei Hagana şi a Serviciului Aerian.

Forţa britanică mandatară poseda în Palestina cincisprezece baze aeriene, dintre care trei civile (Lod, Tel Aviv şi Haifa) şi douăsprezece militare, amplasate mai ales în nordul şi sudul ţării. Până în ziua proclamării independenţei statului Israel, din 15 mai 1948, englezii au ocupat aceste baze. Câteva urmau să treacă în mâinile israelienilor fără luptă, imediat după plecarea trupelor britanice; altele însă, dimpotrivă, au devenit adevărate câmpuri de luptă între soldaţii evrei şi soldaţii armatei arabe care, chiar în ziua de 15 mai 1948, au invadat Israelul.

În faţa noului stat şi a armatei sale pe cale de constituire se ridicau şapte ţări arabe, ameninţând să-l distrugă, cu toate că fusese recunoscut de majoritatea membrilor O.N.U., inclusiv Statele Unite şi Uniunea Sovietică. Ţările arabe, în frunte cu Egiptul (unde domnea regele Faruk), Siria şi Irak, dispuneau de o aviaţie militară destul de bine antrenată şi infinit mai calificată decât Serviciul Aerian al Israelului şi capabilă a executa raiduri de bombardament asupra teritoriului inamic.

La sfârşitul anului 1947, Egiptul avea patruzeci de avioane de vânătoare (în parte Spitfire), zece bombardiere uşoare (Dakota transformate în bombardiere), douăzeci de avioane de transport

şi vreo cincisprezece aparate de recunoaştere şi de antrenament. La rândul ei, Siria transformase cincisprezece aparate Harvard (North American AT-6) în bombardiere uşoare, iar Irakul putea intra în lupta din Palestina cu şase avioane de vânătoare şi şase bombardiere de tip Anson (Avro 652 A).

Prin urmare, neavând practic adversari, la data de 15 mai 1948, aviaţia arabă era stăpână pe cerul Palestinei. Fireşte bă s-a grăbit să profite de situaţie. Oraşele Tel Aviv, Haifa şi altele au cunoscut ore de groază atunci când bombele arabilor au început să plouă, fără a întâmpina nici o baterie antiaeriană, care în mod practic nu existau în primele zile ale războiului, cu atât mai puţin avioane de luptă capabile să înfrunte aparatele inamice. Însă această situaţie de dezechilibru, care ar fi putut fi fatală Israelului dacă aviaţia ţărilor arabe ar fi ştiut să-şi folosească mai bine forţa, nu s-a prelungit mult timp. Cu luni de zile înainte de proclamarea independenţei, conducătorii din Hagana, care ulterior vor fi şefii militari ai Israelului, erau la curent cu pregătirile de invazie ale ţărilor arabe vecine şi aveau informaţii amănunţite privitoare la potenţialul lor militar. Atunci a fost pornită o gigantică operaţie ilegală desfăşurată în mai multe ţări, atât în vest cât şi în est, în scopul achiziţionării pentru viitorul stat a armelor necesare apărării şi victoriei sale.

Trimişi speciali misterioşi, cei mai mulţi dintre ei agricultori modeşti din kibuţurile palestiniene, care până atunci îşi mânaseră doar căruţele, au început să străbată Europa, Statele Unite, America Centrală şi chiar şi Africa de Sud, având misiunea de a găsi furnizori de arme şi a angaja oameni capabili să le mânuiască.

Aceste operaţii de cumpărare legală şi ilegală a primelor avioane de luptă şi de recrutare a unor piloţi voluntari, mai ales dintre coreligionarii englezi şi americani care luptaseră în armatele aliaţilor în timpul războiului, constituie o epopee pasionantă care, ea singură, ar putea alcătui subiectul unei lucrări încă nescrise.

Atât în aer, cât şi pe pământ, forţele arabe au fost întotdeauna şi au rămas superioare cantitativ celor israeliene. Cu toate acestea, chiar din luna iunie 1948, adică la abia o lună de la începutul ostilităţilor, aviaţia israeliană s-a impus faţă de cea a duşmanilor, devenind stăpâna cerului deasupra propriului teritoriu, ba chiar izbutind să execute câteva raiduri asupra Egiptului şi Siriei.

Superioritatea aeriană a fost cucerită mulţumită a trei

categorii de aparate, toate demodate şi provenind din stocuri în surplus europene şi americane, ceea ce a adus în cele din urmă victoria din decembrie 1948 a Israelului; e vorba de avioane Messerschmitt 109 G, Spitfire şi Fortăreţe Zburătoare.

Primele două tipuri au fost vândute la preţuri exorbitante de Cehoslovacia, care, împreună cu Uniunea Sovietică, a fost printre primele state comuniste care au recunoscut noul stat israelian.

Unsprezece aparate Messerschmitt, păstrate pe o bază secretă de lângă Praga, au pornit spre Israel în mai şi iunie 1948, sub formă de piese demontate, transportate cu ajutorul unor Skymaster C-54 şi Commando C-46, care fuseseră „deturnate" de la o bază americană din Italia. La Tel Aviv, o clădire ce servise drept grajd a devenit „atelier", în care aparatele au fost montate la loc, mai mult pe ghicite.

Condiţiile de lucru erau atât de nepotrivite, iar cunoştinţele mecanicilor israelieni atât de insuficiente, încât a fost nevoie să se ceară ajutor de la guvernul cehoslovac pentru a trimite de urgenţă în Israel cinci specialişti care să conducă lucrările şi să instruiască piloţii. Fostul comandant al aviaţiei militare, generalul Ezer Weizman, care a fost printre primii piloţi care au executat raiduri împotriva înaintării tancurilor egiptene în deşertul Negev şi de-a lungul coastei, povesteşte că la prima sa ieşire, la sfârşitul lunii mai 1948, a fost nevoit să plece în misiune cu rezervoarele de benzină pe jumătate goale, deoarece mecanicii nu găsiseră modalitatea de a face plinul. Cu toate acestea, în parte datorită tocmai acestei prime escadrile de Messerschmitt, atacul egiptean, care pătrunsese până la treizeci de kilometri de suburbiile Tel Aviv-ului, a putut fi oprit. Aparatele fuseseră dotate fiecare cu două mitraliere Bren şi două tunuri de 20 mm şi au fost botezate de către aviaţia militară cu numele de „Avia".

Transportarea avioanelor Spitfire, cumpărate de asemenea din Cehoslovacia, a ridicat o problemă deosebit de complicată. Autonomia de zbor a acestor aparate abia dacă depăşea două sute de mile cu toate rezervoarele pline, în timp ce distanţa de la singura escală, păstrată secretă, amplasată în Iugoslavia, până la coasta israeliană, era de o mie patru sute de mile. A fost nevoie de întreaga ingeniozitate a unui pilot-inginer pentru a se găsi o soluţie. Sam Pomeranz, un voluntar evreu american, a avut ideea să amplaseze două rezervoare suplimentare sub aripile avioanelor Spitfire; apoi a golit aparatele de toate materialele de prisos, inclusiv instrumentele de comunicare şi radioul, instalând în locul acestora, chiar înăuntrul carlingii, alte rezervoare. În felul

acesta, douăzeci de Spitfire, în grupe de câte patru, au decolat de pe baza din Iugoslavia, conduse de un Skymaster, având grijă să rămână în raza vizuală. Pentru mai multă siguranţă, în avionul conducător au fost îngrămădite bărci pneumatice, care urmau a fi aruncate în cazul în care aparatele Spitfire ar fi avut dificultăţi deasupra mării. De altfel, nu toate avioanele cumpărate în Cehoslovacia au ajuns la destinaţie: un Spitfire s-a prăbuşit în momentul aterizării în Iugoslavia şi alte două au fost nevoite să aterizeze forţat pe insula Rhodos, unde tinerii piloţi au fost arestaţi. Cele două aparate nu au fost restituite niciodată Israelului. O altă pierdere a fost cea a inginerului-pilot, care a decedat curând după aceea cu prilejul aterizării pe o bază din Israel. Epopeea transportării acestor avioane Spitfire a intrat în istoria aviaţiei israeliene sub numele codificat de *Velveta;* în ciuda tuturor dificultăţilor, Israelul a fost dotat cu douăzeci de aparate de luptă. Două avioane Spitfire, abandonate de englezi pe una dintre bazele lor din Israel, au fost repuse în stare de funcţiune folosind piese de la un al treilea Spitfire, pe care un pilot egiptean, nevoit să aterizeze în Israel, l-a predat aproape intact.

În Statele Unite, emisarii Israelului au izbutit o lovitură de maestru: achiziţionarea ilegală a patru Fortăreţe Zburătoare (B-17, Flying Fortress), bombardiere grele cu patru motoare, care puteau transporta trei tone de bombe şi aveau la bord douăsprezece mitraliere. Fireşte că embargoul impus de americani a complicat mult ieşirea din ţară a acestor aparate. Trei Fortăreţe Zburătoare au ajuns însă la destinaţie şi, ceva mai târziu şi-au lansat bombele asupra oraşelor Cairo şi Damasc (după opt ani, ele au participat şi la campania din Sinai). Din Statele Unite până în Israel au făcut escală pentru alimentare în Porto Rico, la Ajaccio, în Corsica şi în Cehoslovacia. Presa americană prinsese de veste despre plecarea ilegală a aparatelor cu o întârziere de douăzeci şi patru de ore, astfel încât guvernul nu a mai putut împiedica livrarea. Altfel s-au petrecut lucrurile cu cea de a patra Fortăreaţă Zburătoare, care a fost descoperită în timpul războiului şi deturnată întâi către o bază canadiană, unde echipajul, alcătuit din nouă voluntari, toţi cetăţeni americani, au fost arestaţi. Aparatul şi-a încheiat cariera ca fier vechi într-un depozit al armatei Statelor Unite.

La sfârşitul anului 1948, superioritatea aeriană a Israelului era absolută, astfel încât nici un aparat inamic nu putea survola ţara fără a fi urmărit, obligat să părăsească spaţiul aerian israelian

sau să fie doborât. Începând chiar din 1948, aviaţia militară, alcătuită dintr-un amestec de neînchipuit de aparate de toate tipurile şi de piloţi vorbind o duzină de limbi diferite, a adus nenumărate servicii nu numai în lupta cu inamicul, ci lansând provizii şi muniţii în satele israeliene asediate şi izolate de restul ţării. Bătălia din deşertul Negev şi din partea sudică a Sinaiului, cucerită de armată la sfârşitul anului, 1948, luptele din Galileea, toate s-au încheiat cu biruinţa evreilor, mulţumită intervenţiei aviaţiei. Faimoasa bază egipteană de la El-Arish, devenită celebră în urma raidului din 5 iunie 1967, a făcut cunoştinţă cu precizia tirului israelian încă din vara lui 1948, când o escadrilă compusă din Messerschmitt şi Auster a lansat asupra pistelor de zbor, cu mâna, bombe care au distrus aparatele de la sol, care aşteptau ordinul de a decola. Însă încununarea acestui război care, din armistiţiu în armistiţiu, a îngăduit Israelului să-şi definească în sfârşit graniţele, mai mult sau mai puţin definitive, revine fără nici o îndoială unei fapte eroice realizate doar cu puţin timp înainte de semnarea armistiţiului dintre Egipt şi Israel.

Între 22 decembrie 1948 şi 7 ianuarie 1949, dată la care ostilităţile au încetat în mod oficial, aviaţia militară israeliană efectuase, cu cele câteva zeci de aparate de care dispunea, două sute patruzeci şi trei de misiuni de luptă, lansând două sute douăzeci şi şase de tone de bombe explozive asupra a douăsprezece puncte şi baze ale inamicului. Dar, la 7 ianuarie „în ultima zi a războiului, la ora 17 (încetarea focului intrase în vigoare la ora 14), cinci Spitfire aparţinând aviaţiei britanice Royal Force, care staţionaseră în apropierea Canalului Suez şi-au făcut apariţia pe cerul Sinaiului, zburând în formaţie de luptă în direcţia Israelului. În întâmpinarea neaşteptaţilor musafiri s-au ridicat trei Spitfire israeliene sub comanda pilotului Ezer Weizman; în lupta care a urmat, toate cele cinci aparate britanice au fost doborâte. Protestele Foreign Office-ului de la Londra şi ameninţările proferate de ministrul Bevin nu au trezit decât un slab ecou: opinia publică din Anglia era nevoită să recunoască faptul că R.A.F. violase spaţiul aerian al unui stat la fel de suveran ca Regatul Unit.

Dispunând la început de un total de unsprezece avioane de sport şi treizeci şi şapte de oameni ca echipaje, aviaţia militară israeliană poseda la încheierea războiului de independenţă, adică în ianuarie 1949, peste şaptezeci de aparate de luptă, avioane de transport transformate în bombardiere, precum şi câteva bombardiere adevărate. A fost cu adevărat cea mai eroică

aviaţie din lume: pe vastele baze aeriene britanice, reamenajate şi pe baze noi, improvizate, avioane de diferite tipuri, Messerschmitt, Spitfire şi Fortăreţe Zburătoare, au stat alături de Auster, Taylorcraft, câteva Douglas DC-5, un Lockheed Hudson, avioane Norseman, de fabricaţie canadiană, patru Skymaster, mai multe Commando C-46, Harvard, un Nord 1203 de recunoaştere, fabricat în Franţa, Beaufighter, ba chiar şi un Constellation de transport. Mai târziu, Israelul avea să achiziţioneze şi avioane Dakota, Mosquito şi, în cele din urmă, Mustang-uri, care au devenit, pentru nevoile aviaţiei militare, avioane de vânătoare şi bombardament.

La începutul anului 1949, aviaţia număra în jur de o sută de piloţi şi aproape două mii de oameni pentru serviciile de la sol, ateliere de reparaţii şi personalul militar şi civil al Statului-Major.

La vremea aceea, Ben Gurion, prim-ministru şi ministru al Apărării, era îndreptăţit să afirme: „Faptul că statul Israel există astăzi şi că graniţele sale se întind de la Dan şi până în Eilat, se datorează în mare măsură aviaţiei militare. Este cert că nu am fi fost în stare să respingem invazia arabă şi să eliberăm Negevul dacă nu am fi avut de partea noastră superioritatea aeriană.”

Epoca motoarelor cu piston s-a încheiat abia în 1953, atunci când au fost introduse în formaţiile operaţionale avioanele Meteor (T.M.K. 7 şi F.M.K. 8), importate din Anglia. Doi ani mai târziu, în 1955, a început faimosul pod aerian franco-israelian, care avea să furnizeze Israelului aparatele cu reacţie care au luat parte în 1956 la campania din Sinai: Ouragan, apoi Mystere IV-A, amândouă construite de Marcel Dassault. În acea companie, care a durat şapte zile şi care a asigurat Israelului libera trecere în trecătoarea Tiran, precum şi securitatea de-a lungul frontierei cu Egiptul, aviaţia israeliană a jucat un rol hotărâtor în prima fază a conflictului, lansând un batalion de paraşutişti la o sută cincizeci de kilometri în interiorul teritoriului egiptean, luptând împotriva aviaţiei inamice până când aceasta a fost paralizată, în cea de a treia zi a războiului, de către intervenţia anglo-franceză şi sprijinind înaintarea unităţilor de blindate în Sinai şi de-a lungul ţărmului mării, până la Canalul Suez. La această luptă au participat, alături de avioanele cu reacţie de curând achiziţionate, mai multe formaţii de aparate mai vechi, cu motor cu piston. Până şi mai multe Spitfire şi-au făcut apariţia deasupra Sinaiului. Dar a fost pentru ultima oară.

Imediat după campania din Sinai, în noiembrie 1956, a fost decisă accelerarea procesului de modernizare a aviaţiei militare

israeliene. Avioanele cu piston au fost retrase de pe baze, apoi vândute sau transformate în fier vechi. Escadrilele cu reacţie au fost dotate treptat cu noi Mystere IV şi cu bombardiere Vautour A. Mai târziu, între 1957 şi 1967, la acestea s-au adăugat Super-Mystere B-2 şi, în cele din urmă, Mirage III-C, din care au fost achiziţionate până în iunie 1967 patru formaţii de câte optsprezece aparate. Concomitent, Israelul a cumpărat, tot din Franţa, avioane de transport Nord-Atlas 2501, elicoptere Alouette II şi, din Germania, elicoptere Sikorski S-58 şi S-55. În sfârşit, sub licenţă franceză, în Israel au fost asamblate, apoi construite, avioane de antrenament cu reacţie, de tip Fouga-Magister, care, după ce au folosit la antrenamentele unei întregi generaţii de piloţi, au fost utilizate în timpul „războiului de şase zile" ca avioane de luptă, aducând servicii deosebite în misiunile de sprijinire, mai ales în Ierusalim.

Dar forţa aviaţiei militare, eficacitatea ei şi valoarea echipajelor combatante sau auxiliare nu se explică numai prin calitatea acestor aparate cu reacţie cumpărate în decurs de zece ani din Franţa. O parte cu totul deosebită revine moralului acestei armate, antrenamentului piloţilor, precum şi unei strategii care trebuia să ţină seama de faptul că suprafaţa Israelului era ridicol de mică faţă de uriaşele întinderi ale teritoriilor învecinate.

Evoluţia aviaţiei militare israeliene este strâns legată de personalitatea şi gândirea conducătorilor ei succesivi.

3.
STRATEGIA VICTORIEI

În ciuda rolului important pe care îl jucase armata israeliană din mai 1948 şi până în ianuarie 1949, astăzi este unanim recunoscut faptul că misiunea ce revenea aviaţiei în războaiele viitorului fusese subestimată de conducătorii ei. La drept vorbind, nici nu-i de mirare. Pentru oameni precum Ben Gurion şi miniştrii săi de Finanţe, de la Kapla la Eshkol, (acesta din urmă mai târziu prim-ministru), care cu toţii îşi petrecuseră tinereţea în Rusia ţaristă, orice avea legătură cu aeronautica nu era „decât vânt"; urmaşii acelui *Luftmensch* (cum era numit evreul dezrădăcinat din Diasporă, care practic trăia din nimic) continuau

să considere „maşinile zburătoare” drept *Luftgeschaft* (afacere de vânt, de nimic), cu toate că noul stat evreu independent trebuia să se înarmeze pentru a se putea apăra. Bugetul astronomic cerut de specialiştii însărcinaţi să transforme Serviciul Aerian Hagana într-o aviaţie cât de cât adaptată la nevoile strategice ale ţării constituia alt motiv al refuzului categoric din partea instanţelor civile.

De aceea nu întâmplător primii doi comandanţi ai aviaţiei militare israeliene, cu toate că în alte privinţe erau oameni de valoare, nu au avut experienţa necesară în domeniul pentru care fuseseră investiţi. După generalul Aharon Remez, care comandase aviaţia în timpul războiului pentru independenţă şi fusese pilot în R.A.F., în 1950 a fost numit fostul comandant al marinei de război, generalul Sholmo Shamir. După plecarea lui, în 1951, comandant suprem al aviaţiei militare a devenit un specialist al unităţilor de blindate, generalul Hayim Laskov (ulterior şef de Stat-Major al armatei).

O consecinţă inevitabilă a nominalizării unor ofiţeri care nu aveau pregătirea potrivită postului pe care îl ocupau a fost realitatea că, în perioada 1950-1953, aviaţia s-a dezvoltat mai mult la sol decât în aer.

În decursul anului 1950, sub impulsul generalului Shamir, au fost perfecţionate bazele aeriene şi construite piste noi de decolare, precum şi spaţii de cazare pentru echipaje. Vechii piloţi de pe avioanele Spitfire şi Messerschmitt îşi amintesc cu drag de acele timpuri, numindu-le „era răsfăţului nostru”.

În schimb, generalului Laskov îi revine meritul de a fi dotat aviaţia cu o reţea puternică de instruire, centre de antrenament şi cursuri de aeronautică. Instruirea profesională a echipajelor de la sol şi de zbor, sistematizarea antrenamentelor, precum şi o disciplină fără cusur au constituit, fără îndoială, principalul aport al acestui ofiţer superior, care avea să aducă servicii de nepreţuit ţării în domeniul blindatelor.

În timpul comenzilor generalului Laskov au fost trimişi totuşi piloţi israelieni în Anglia, pentru a urma stagii de antrenament pe aparate Meteor, de fabricaţie englezească, pe care guvernul din Israel se hotărâse în cele din urmă să le achiziţioneze, în ciuda preţului ridicat.

Nominalizarea în 1953 a generalului Dan Tolkovsky în fruntea aviaţiei militare avea să revoluţioneze concepţia de până atunci despre această armă. Mai mult decât atât, Tolkovsky, fost pilot în R.A.F. şi participant la războiul de independenţă la bordul celor

mai diferite avioane, avea să aducă o doctrină aeriană, care în linii mari e valabilă şi astăzi.

*

Dan Tolkovsky, a cărui numire în Statul-Major al aviaţiei militare avea să răstoarne ideile privitoare la doctrină şi strategie, avea însă de luptat nu numai cu lipsa de înţelegere din partea puterii civile, ci şi cu dezinteresul faţă de tot ce privea aviaţia, arătat de către însuşi şeful de Stat-Major al armatei. În prezent, este ciudat să constatăm că şeful de Stat-Major al Israelului, care în 1953 nu era nimeni altul decât generalul Moshe Dayan, totuşi cel mai bun strateg al ţării, se arătase rezervat faţă de noua doctrină aeriană a lui Dan Tolkovsky. Dayan, care încă din 1953-’54 introdusese o doctrină tactică în virtutea căreia nici un act de terorism arab de pe teritoriul israelian nu trebuia să rămână nepedepsit, răspunzând întotdeauna la asemenea acte cu represalii militare, uneori masive şi energice, avea în schimb tendinţa să subestimeze rolul ce revenea unei aviaţii militare moderne.

Ghidându-se după minunatul exemplu al aviaţiei britanice în timpul bătăliei pentru Anglia şi ca fost comandant în R.A.F., generalul Tolkovsky susţinea de fapt o doctrină destul de simplă, care putea fi rezumată precum urmează:

1. Aviaţia militară trebuie dotată cu avioane de construcţie recentă, războiul modern neputând fi purtat fără concursul eficace al escadrilelor de vânătoare şi intercepţie, în scopul protejării teritoriului împotriva oricărei incursiuni inamice şi cu escadrile de aparate de vânătoare şi bombardament, pentru a duce războiul şi în teritoriile inamice.

2. Situaţia strategică a unei ţări cu o suprafaţă atât de mică precum este Israelul, înconjurată din toate părţile de vecini ostili şi cu toate marile sale centre în raza de acţiune a oricărui avion de vânătoare sau bombardament inamic, impune aviaţiei două caracteristici imperios necesare: rapiditate şi eficacitate.

3. Rapiditatea depinde de calitatea avioanelor de care va dispune armata şi de nivelul antrenamentului echipajelor; eficacitatea, pentru o ţară ca Israelul, ale cărei mijloace financiare sunt oricum reduse, depinde de omogenitatea aviaţiei sale şi de polivalenţa utilizării avioanelor.

Altfel spus, această doctrină originală, perfect adaptată condiţiilor specifice ale Israelului, înseamnă: aviaţia militară trebuie tratată prioritar în cadrul procesului general de

modernizare a armatei israeliene; pentru a fi rapidă, pentru a putea preveni un atac neprevăzut sau a surprinde inamicul la momentul oportun, ea trebuie să fie dotată cu cel mai modern material; eficacitatea nu va putea fi atinsă decât cu condiţia ca aviaţia să dispună de un material omogen, constituit din aparate aparţinând aceleiaşi „familii" aeronautice, în care fiecare unitate să poată fi folosită la multiple misiuni; având îndrăzneala de a depăşi uzuala distincţie între aparate de luptă, de sprijin tactic şi bombardiere, Tolkovsky ajunsese la concluzia că aparatele aviaţiei militare trebuia să aibă aceeaşi origine, în schimb să poată fi utilizate în misiuni deosebite.

Repetând fără încetare, la toate nivelurile de decizie ale Statului-Major şi la guvern, deviza preluată de la R.A.F. conform căreia *„There is no good and cheap cigar*" („Nu există trabuc care să fie în acelaşi timp bun şi ieftin"), Tolkovsky a izbutit în cele din urmă să-şi impună punctul de vedere. La vremea când piloţii israelieni se antrenau în continuare pe primele avioane cu reacţie, la bordul aparatelor Meteor achiziţionate de curând din Anglia, un trimis special, director general în Ministerul Apărării, Shimon Peres, lua contact la Paris cu cercuri din conducerea aeronauticii franceze. Încurajat de personalităţi eminente din guvernul francez, care se arătaseră favorabile unei apropieri franco-israeliene – care avea să ia locul relaţiilor Israelului cu ţările anglo-saxone – Peres a prezentat la revenirea în ţară un raport care l-a entuziasmat pe generalul Tolkovsky, dar l-a zdruncinat pe Ben Gurion şi mai ales pe ministrul său de la Finanţe, Eshkol. Franţa, susţinea trimisul special, era dispusă a ne furniza avioane cu reacţie ultimul model, radare şi dispozitive electronice auxiliare; însă preţul acestor modele, cotate printre cele mai bune din lume, se cifra la sute de mii de dolari pentru fiecare aparat.

Dacă nu ar fi fost vorba decât de vreo şase avioane, obiecţiile de ordin financiar ar fi putut fi repede depăşite. Tolkovsky, la fel ca Peres, convins şi el de necesitatea transformării aviaţiei israeliene, prevedea cumpărarea mai multor escadrile, fiecare cuprinzând douăsprezece aparate. Dezbaterile din guvern s-au prelungit luni de zile şi a fost nevoie de o repetare la nesfârşit a argumentelor comandantului aviaţiei pentru a se ajunge la o hotărâre pozitivă.

Abia în 1955 pe cerul Israelului şi-a făcut apariţia o primă formaţie de aparate Ouragan. Siluetele necunoscute care străluceau pe azurul mediteranean i-au surprins pe israelieni,

care nu erau obişnuiţi să vadă trecând deasupra lor avioane cu asemenea viteză infernală. Neîntreruptul du-te-vino *a* aparatelor între Bordeaux-Merignac şi bazele din Israel era înconjurat în ambele ţări de cea mai mare discreţie. Abia după momentul semnării comenzii pentru primele aparate Mystere IV-A Israelul a confirmat oficial cumpărarea avionului Ouragan; în ceea ce priveşte avioanele Mystere, livrate Israelului cu puţin timp înainte de campania din Sinai, ele au apărut oficial sub culorile aviaţiei comandantului Tolkovsky cu prilejul acestui conflict.

Începând din 1953, aparatele demodate, ultime vestigii ale războiului de independenţă, au dispărut, deci, treptat de pe bazele aviaţiei militare. O dată cu sosirea avioanelor Meteor din Anglia, apoi a celor din Franţa, Ouragan şi Mystere, aviaţia Israelului a intrat în era supersonică. Se încheia astfel un drum lung, care începuse cu vechile Auster şi celelalte „lămpi cu gaz" din 1948-1949; antrenaţi la început în Franţa, apoi la bordul propriilor aparate supersonice în Israel, piloţii aveau să stăpânească foarte repede aceste minuni ale tehnicii moderne, dovedind că erau în stare să ajungă în orice punct strategic din ţările vecine. Astfel că responsabilii de securitatea Israelului susţin astăzi că, încă din 1956, în timpul campaniei din Sinai, aviaţia lui Tolkovsky era în stare s-o distrugă pe cea egipteană la sol şi să doboare în aer aparatele care ar fi scăpat de la distrugere. Misiunea aviaţiei israeliene a fost însă limitată în mod ciudat în decursul acelei campanii. Anglia, care acceptase să joace rolul de „umbrelă aeriană", răspunzând la cererea expresă a lui Ben Gurion, interzisese ferm piloţilor israelieni să se expună riscurilor unor raiduri în teritoriul egiptean. Însă deasupra Sinaiului, gigantic câmp de luptă şi martor al dezastrului egiptean în faţa blindatelor lui Dayan, avioanele Ouragan şi Mystere au avut din plin ocazia de a face dovada superiorităţii lor faţă de cele inamice, Mig sau Vampire. În acelaşi timp, noile Dakota şi cele câteva Nord-Atlas, de curând sosite din Franţa, executau misiuni de paraşutare pe malurile Suezului şi la Charm el-Cheikh, iar alte avioane de luptă acordau un sprijin eficace coloanelor de blindate, sprijin care nu o dată s-a dovedit a fi hotărâtor pentru rezultatul bătăliei.

Campania din Sinai a fost un bun prilej de verificare a doctrinei lui Dan Tolkovsky. Încă în urmă cu trei ani, el stabilise drept unitate de luptă şi de sprijin „perechea" de aparate. Perechile de avioane Meteor, Ouragan sau Mystere alcătuiau celulele de bază şi formaţiile de luptă cele mai bine antrenate din aviaţie. Toate

misiunile de sprijin, de recunoaştere, de vânătoare sau de bombardament fuseseră gândite din punct de vedere tactic pornind de la două aparate, cel de-al doilea din fiecare formaţie protejând intrarea în luptă a primului sau, după caz, acoperindu-i retragerea. În timp ce alte ţări, posedând un număr mai mare de avioane, îşi bazau tactica aeriană sau defensivă pe formaţii de patru, şase sau douăsprezece avioane, Tolkovsky, în lipsa acestora, elaborase formula „perechii”, care şi-a dovedit pe deplin eficacitatea pe durata celor şapte zile ale campaniei din Sinai, făcând faţă cu succes probei focului, la scară mare, deasupra unui teritoriu de trei ori mai mare decât cel al Israelului; acest lucru a constituit o lecţie de nepreţuit pentru aviaţia israeliană care, peste foarte puţin timp, avea să fie dotată treptat cu aparate Super-Mystere, Vautour şi apoi Mirage.

*

Adjunctul comandantului Tolkovsky, el însuşi comandant al unei baze, era în 1956, adică în timpul campaniei din Sinai, generalul Ezer Weizman, cel care în 1948 comandase una dintre primele formaţii de luptă Spitfire şi Messerschmitt. În 1958, Ezer Weizman a preluat din mâinile lui Tolkovsky comanda supremă a aviaţiei militare, post pe care avea să-l ocupe timp de opt ani.

Dacă primul a dotat armata aerului cu o doctrină tactică, cel de al doilea, confirmând această doctrină, a introdus în armată un spirit deosebit, care o caracterizează; dacă Tolkovsky a adus aviaţia în stare să zboare cu viteza de Mach 1, Weizman a făcut-o să atingă Mach 2. Tolkovsky a creat o aviaţie modernă, adaptată la nevoile ţării, în timp ce Weizman a avut şansa de a putea să dezvolte, peste toate aşteptările, preţiosul instrument preluat de la predecesorul său mai vârstnic.

Ezer Weizman, care în 1967 avea patruzeci şi trei de ani, luptase în timpul celui de-al doilea război mondial în R.A.E. Revenit în Palestina – unde se născuse şi unde unchiul său, profesorul Hayim Weizman, avea să ocupe primul funcţia supremă de preşedinte al statului Israel – a condus o vreme tractorul pe câmpurile de la poalele muntelui Carmel, din apropiere de Haifa. Dar idila pastorală a pilotului, care proclama că „e mai plăcut să priveşti pământul de sus, decât să te târâi pe suprafaţa lui”, nu a durat prea mult. Îndată după ce a fost constituit faimosul Serviciu Aerian, embrionul viitoarei aviaţii israeliene, îl regăsim pe Weizman la comanda tuturor tipurilor de aparate care şi-au făcut pe rând apariţia pe bazele israeliene

improvizate. În calitatea lui de pilot de luptă din prima generaţie, el are o amintire deosebit de tandră pentru vechiul său Spitfire, la bordul căruia doborâse două Spit-uri din R.A.F., aşa cum am mai menţionat, chiar în ultima zi a războiului pentru independenţă. A vopsit avionul în negru, cu o dungă roşie, continuând să-l folosească în deplasările sale din ţară, cu toate că Statul-Major General, din care făcea parte din 1966, îi oferise în mod repetat un elicopter, în calitatea sa de şef operaţional. Ataşamentul lui Weizman pentru vechiul său avion nu cunoştea limite; atunci când o chiulasă a preţioasei sale „jucării", cum o numea, s-a defectat, existând pericolul renunţării la ea, nu îşi va mai găsi liniştea până în ziua în care va descoperi că poate fi perfect înlocuită cu o chiulasă de Mirage.

În ochii acestui bărbat, aviaţia nu a fost niciodată o profesie ca oricare alta, ci mai degrabă una de credinţă: „A fi pilot în Israel înseamnă să fi un pionier, la fel ca agricultorii din kibuţuri", repeta el mereu, atrăgându-şi fulgerele teoreticienilor socialişti, care nu i-au iertat nicicând lozinca publicitară pe care o lansase: „Locul celor mai buni este în aviaţia militară!" Pentru aceştia, idealul spiritului pionieresc consta în prelucrarea pământului, în cadrul unei colectivităţi agricole. Pentru comandantul aviaţiei, acest ideal consta în a apăra ţara, de la o altitudine de patruzeci de mii de picioare.

Înalt (1,87 m), frumos şi îndrăzneţ, Weizman e considerat drept un „obraznic" de unii miniştri şi chiar de primul-ministru al Israelului, datorită unei sincerităţi care nu se pierde în menajamente în exprimare, precum şi pentru ideile lui originale, chiar şi în domenii diferite de aeronautică. Doar el fusese cel care, la vârsta de douăzeci şi patru de ani, plecase de la Londra – unde urma un curs de aeronautică – pentru a se duce la Bile, la sediul respectabilului Congres sionist, în scopul de a propune crearea unei companii aeriene particulare... „pentru a exporta flori din Palestina în Europa", i-a explicat el lui Yigal Alon, viitor ministru al Muncii, care l-a trimis înapoi pe tânăr, cu avion cu tot[3].

După douăzeci de ani, tot Weizman îi face pe miniştrii israelieni „molâi", pentru că şovăie să riposteze la agresiunea lui Nasser, după închiderea strâmtorii Tiran. „Vă îndreptaţi către

[3] În 1947, la bordul unui mic avion, Weizman transportase de la Paris la Londra un grup de evrei din Rezistenţă, care aveau misiunea de a executa un sabotaj în capitala britanică. (N.A.).

nimicirea ţării!” strigă Weizman într-o zi de mai din 1967, în prezenţa primului-ministru Eshkol şi a unui colaborator al său. După care, pentru a-şi dovedi hotărârea de a se opune prin toate mijloacele la supunerea faţă de dictatul egiptean, îşi smulge galoanele de general şi le aruncă pe masă, în faţa primului-ministru uluit.

Două săptămâni mai târziu, pereţii biroului său de stat-major se împodobesc cu o uriaşă hartă a Orientului Mijlociu, pe care Israelul, Cisiordania şi platoul sirian apar în interiorul aceleiaşi frontiere.

Weizman se numără printre primii piloţi israelieni care, în timpul conducerii generalului Laskov, fusese admis să urmeze un curs de antrenament pe avioane cu reacţie, în Anglia. Ca o ironie a sorţii, viitorul comandant al aviaţiei militare a legat prietenie cu un alt elev, locotenent-colonelul Gamal Afifi, viitor şef operaţional al aviaţiei egiptene[4]. Dar momentul său de glorie începe o dată cu sosirea primelor produse ale uzinelor de avioane din Franţa; Weizman este cel care face recepţia escadrilelor de Ouragan şi Mystere, pe care le va comanda până când va fi promovat în fruntea aviaţiei militare.

În timpul campaniei din Sinai, el participă la lupte la bordul acestor aparate de fabricaţie franceză, mitraliind coloanele de blindate egiptene care încearcă să treacă de Canalul Suez şi, împreună cu coechipierul său, viitorul general Hod, paralizează, tot de la bordul unui Ouragan, distrugătorul egiptean *Ibrahim el-Auwel,* pe care marina îl va remorca apoi până în portul Haifa.

Specialist în avioane supersonice franceze, prieten şi la nevoie consilier, Weizman aduce în septembrie 1964 un dar preţios generalului Martin, comandantul suprem al aviaţiei franceze, constând din imagini pe peliculă ale unei lupte aeriene care, pentru prima dată în istoria aeronauticii, a opus avioane Mirage de construcţie franceză Mig-urilor egiptene, de fabricaţie sovietică. Lupta se desfăşurase cu puţin timp înainte, deasupra oraşului Cairo, când toate rachetele aer-aer folosite de egipteni rataseră, fără nici o excepţie, aparatele piloţilor lui Weizman.

*

După numirea sa la cârma aviaţiei militare, în 1958, Weizman era convins, la fel ca Tolkovsky, că superioritatea unei aviaţii rapide şi eficace, având o alcătuire omogenă şi un mod

[4] Gamal Afifi a fost demis în septembrie 1967, în urma dezastrului suferit de egipteni. (N.A.).

polivalent de utilizare, avea să asigure, la momentul potrivit, victoria Israelului.

La vârsta sa de atunci, de treizeci şi cinci de ani, Weizman nu era ceea ce se numeşte un strateg şi mai puţin încă un teoretician al aviaţiei de luptă. Modul în care îi instruia pe piloţii şi ofiţerii săi de stat-major rezulta din propria experienţă la bordul principalelor tipuri de avioane, echipate cu motor clasic şi cu reactoare, acumulată datorită prezenţei sale în fruntea escadrilelor de luptă, de sprijin sau de recunoaştere. Având un instinct sigur, cunoscându-şi bine oamenii, cărora li se adresa cu prenumele, cu toate că instaurase o disciplină severă, impregnată însă de camaraderie şi încredere reciprocă între simpli soldaţi şi comandanţi, Weizman a avut îndrăzneala să-şi exprime ideile privitoare la ameninţările prezente şi viitoare, din partea armatelor arabe.

Un articol apărut în ziarul israelian *Maariv,* în august 1962, rezumă perfect părerile generalului Weizman. Pentru a înţelege mai bine importanţa modului său de a privi lucrurile, să ne amintim că la 23 iulie 1962 Egiptul lansase o primă rachetă experimentală sol-sol.

„Cât timp războiul care ameninţă Israelul va fi un război convenţional şi nu nuclear, racheta sol-sol, cu o rază de acţiune de patru sute – cinci sute de kilometri, pe care o posedă Egiptul, nu va putea înlocui aviaţia militară, nici de partea egipteană şi nici de partea israeliană. Rachetele sunt capabile să transporte explozivi în teritoriul inamic şi să distrugă aglomerările civile. Însă pentru a pune capăt războiului, într-un mod victorios, va trebui să se apeleze la o aviaţie rapidă şi eficace. Pentru a se pune la adăpost faţă de rachetele egiptene, Israelul este obligat să-şi îmbunătăţească şi să-şi întărească necontenit aviaţia.

...Racheta, care reprezintă un mijloc de descurajare premergător războiului, necesită investiţii astronomice, care riscă să aducă o ţară mică, cu mijloace financiare reduse, în pragul falimentului. Israelul are nevoie de un mijloc de descurajare pe termen lung, care în acelaşi timp să garanteze victoria. Prin urmare, apărarea patriei ne impune să ne continuăm efortul în vederea dotării cu cea mai modernă şi mai bine echipată aviaţie din întreaga zonă. Apariţia rachetelor egiptene nu a schimbat cu nimic această doctrină; trebuie s-o aplicăm şi mai consecvent, concentrându-ne eforturile asupra aviaţiei militare.

...Misiunea capitală a acestei arme constă în nimicirea aviaţiei

inamice; Această sarcină o dată îndeplinită, atunci când cerul Israelului va deveni inviolabil, aviaţia se va putea consacra celei de a doua, adică sprijinirea forţelor terestre.

...Prima misiune depinde de mai mulţi factori, dintre care cel mai important este cel al surprizei. Primul care va lansa atacul prin surprindere va atrage de partea sa toate şansele unei superiorităţi aeriene, ceea ce echivalează cu victoria. Nu numai că Egiptul posedă acum rachete care i-ar permite să lanseze un atac prin surprindere, care să avarieze în mod serios bazele militare şi civile, ci dispune şi de trei formaţiuni de bombardiere, de opt escadrile de luptă şi trei de transport. Altfel spus, Egiptul posedă aproape o sută de aparate Mig-19 şi mai mult de cincizeci de Mig-21. Mai devreme sau mai târziu, toate aceste aparate vor fi dotate cu rachete aer-aer. Într-un viitor apropiat este probabil că vor fi armate şi cu rachete aer-sol. Pe de altă parte, Egiptul va primi rachete sol-aer, în scopul protejării propriului său teritoriu faţă de aviaţia inamică.

...în aceste condiţii, aviaţia militară israeliană va avea mult de luptat, timp de ore sau zile, pentru a-şi asigura superioritatea. În acest timp, spatele va rămâne descoperit, ajungând în mod obligatoriu ţinta rachetelor sol-sol şi a bombelor inamice.

Va trebui însă luat în calcul şi un alt factor, numit în limbaj tehnic «capacitate de absorbţie», adică limita de suportabilitate a unei ţări mici la un bombardament aerian. Realitatea este că această capacitate de absorbţie este pentru Egipt mai mare decât pentru Israel. Pentru a ne convinge, e suficient să comparăm mărimea celor două teritorii. Egiptul are infinit mai multe posibilităţi să-şi răspândească bazele militare şi civile pe teritoriul său. În cazul în care inamicul ar avea superioritatea aeriană, va trebui să împiedicăm cu orice preţ ca această superioritate să se prelungească mai mult de o zi sau o zi şi jumătate. Ideea de a obţine superioritatea aeriană abia după prima fază a războiului, în timpul căreia punctele noastre strategice ar fi devastate, este absolut inadmisibilă şi nerealistă.

...Suntem, deci, nevoiţi a ne dota cu o puternică apărare antiaeriană, nu numai cu ajutorul aviaţiei noastre, care are mijloacele necesare pentru a scoate din luptă avioanele duşmanului, fie la sol, fie în luptă aeriană, ci şi printr-o apărare eficace, începând cu adăposturi şi până la arme antiaeriene dintre cele mai moderne. Doar o apărare eficace va fi în stare să creeze o perdea de nepătruns pentru aviaţia inamică, care va veni din patru direcţii diferite.

...Cel de al treilea factor, la fel de hotărâtor, constă din numărul de misiuni pe care aviaţia noastră va putea să-l efectueze într-un timp dat, în comparaţie cu numărul de misiuni ale inamicului. Cu alte cuvinte, numărul de acţiuni de luptă pe care aparatele noastre sunt capabile să le execute. El depinde la rândul său de calitatea avioanelor, de numărul lor, de rapiditatea pe care o pot atinge, precum şi de numărul şi amplasamentul bazelor aeriene, de nivelul de întreţinere a aparatelor şi, în sfârşit, de valoarea piloţilor noştri.

...Aviaţia militară israeliană este inferioară din punct de vedere numeric faţă de cea egipteană. Îşi poate permite aceasta, cu condiţia să poată executa un număr de misiuni cel puţin egal cu cel al inamicului, în caz contrar îndoindu-mă că vom putea obţine superioritatea aeriană.

...Raportul de forţe este ultimul factor de care depinde rezultatul bătăliei. Avem nevoie de un avion capabil să penetreze apărarea antiaeriană egipteană, să execute raiduri de bombardament, în ciuda radarului şi să scape de rachetele sol-aer şi aer-aer. Mai pe scurt, e vorba de un avion rapid, care să fie însă în acelaşi timp capabil să transporte bombe. De acum înainte e de neconceput să mai folosim bombardiere demodate, chiar şi dintre cele care transportă opt sau zece tone de bombe. Este adevărat că un aparat care transportă o mare cantitate de bombe este foarte folositor pentru sprijinirea trupelor terestre, dar nu ne putem permite să întreţinem trei forţe aeriene distincte, una pentru sprijin tactic, una pentru luptă şi alta pentru bombardament. Avem nevoie de cel mai modern avion."

Să nu uităm că acest text, care rezumă expunerea publicată de Ezer Weizman, comandantul aviaţiei, datează din luna august 1962, deci cu cinci ani înainte de „războiul de şase zile". Este neîndoios că ziariştii străini, care la 5 iunie 1967 vorbeau despre „miracolul" victoriei aviaţiei israeliene asupra bazelor egiptene, nu cunoscuseră acest text. Ei nu ştiau că aviaţia militară a Israelului se pregătea de mult timp, chiar înainte de 1962, pentru o ripostă fulger la un eventual atac egiptean.

Dar mai e ceva şi mai surprinzător: în primăvara anului 1963, la un curs teoretic pe care îl ţinea la Şcoala de Ofiţeri de Stat-Major, Ezer Weizman, copilul teribil al armatei, îşi asumă riscul să pronunţe următoarele:

„În cazul unui război cu Egiptul, cea mai bună apărare a

noastră va fi la altitudinea de patruzeci de mii[5] de picioare deasupra oraşului Cairo."

Apoi adăugă, subliniindu-şi vorbele cu o baghetă subţire, îndreptată asupra hărţii de stat-major:

„În ipoteza că izbucneşte un război al ţărilor arabe, la care să participe Nasser, cu rachetele lui, Hussein, cu avioanele sale englezeşti şi Siria, cu aparatele ei sovietice, vom evita ca operaţiile să se desfăşoare pe teritoriul nostru. Vom ameninţa Damascul, ne vom menţine la marginea Suezului şi vom ocupa Cisiordania până la Iordan."

Cuvântarea din 1963 a generalului Weizman iscase în Israel o mare agitaţie. Stilul său direct era ceva total neobişnuit. Iar, pe de altă parte, cuvântarea avea un conţinut politic, nepermis unui ofiţer căruia îi era interzis să facă politică.

Comandantul aviaţiei se apărase, afirmând:

„Mă gândesc pur şi simplu că ar însemna o sinucidere colectivă dacă, în cazul unui asemenea război, ne-am mulţumi să apărăm doar Tel Aviv-ul. Ţara noastră nu dispune de o adâncime strategică. Asta o ştie până şi un copil de la noi. În schimb, dispunem de un cer nemărginit. Altitudinea şi orizontul, iată adâncimea noastră strategică!"

Evenimentele din 1967 aveau să-i dea dreptate lui Weizman.

*

Cu toate acestea, nu generalul Weizman a fost cel care, în dimineaţa zilei de 5 iunie 1967, la ora 7 şi 45 de minute, avea să dea undă verde *Armadei* zburătoare a Israelului, ci, aşa cum se ştie, generalul Mordehaj Hod, numit comandant al aviaţiei în aprilie 1966. După ce condusese timp de opt ani aviaţia militară, Weizman a fost transferat din acest post, pentru a deveni şef operaţional al Statului-Major General, funcţie pe care o va ocupa şi pe durata „războiului de şase zile".

Generalul Hod, căruia toţi piloţii şi prietenii i se adresau familiar cu „Motti", fusese încă din 1948 camarad de arme cu Weizman. Amândoi se numără printre piloţii israelieni care, în timpul operaţiunii secrete *Velveta,* aduseseră în ţară avioanele Spitfire şi Messerschmitt cumpărate în Cehoslovacia. Începând din 1948, ei au fost practic nedespărţiţi, parcurgând împreună lungul drum către aparatele supersonice de fabricaţie franceză.

Generalul Mordehaj Hod, care s-a născut în kibuţul Degania,

[5] Un picior corespunde cu 30,48 centimetri, iar patruzeci de mii de picioare cu douăsprezece mii de metri. (N.T.).

leagănul mişcării colectiviste din Israel, este un produs autentic al aviaţiei israeliene care, spre deosebire de cei vechi, nu făcuse parte din R.A.F. şi din nici o altă armată străină. La vârsta de douăzeci şi unu de ani, în 1947, îl găsim participând la operaţiunile clandestine organizate de Hagana în Italia, pentru a pregăti plecarea unor orfani evrei, supravieţuitori ai unui lagăr de concentrare german. Surprins de poliţia italiană în flagrantă acţiune ilegală, este obligat să petreacă un timp în închisoare; aici se hotărăşte să devină pilot. După ce este eliberat, se înscrie la un curs particular de aeronautică de la Roma şi se mândreşte cu cele şaizeci de ore de zbor efectuate pe aparate monomotoare pentru amatori. În cele din urmă, se angajează în faimosul Serviciu Aerian al organizaţiei Hagana. În decembrie 1948, participă, împreună cu Weizman, la operaţiunea *Velveta* şi aterizează la bordul unui Spitfire în Israel, datorită mai mult norocului decât ştiinţei sale de a pilota. În perioada anilor 1950-1951, îl regăsim antrenându-se intens în Anglia, pe aparate Meteor şi Vampire; cinci ani mai târziu, în timpul campaniei din Sinai, ajunge să comande o escadrilă de Ouragan.

Înainte de a fi promovat general şi numit comandant al aviaţiei militare, Mordehaj Motti Hod a fost adjunctul lui Weizman, în calitate de şef operaţional şi mâna sa dreaptă. Nici unul dintre cele patruzeci de tipuri diferite de avioane, pe care le-a văzut perindându-se pe bazele aeriene din Israel, începând din 1948, nu poate ascunde vreun secret pentru el. Nu numai că a acumulat un mare număr de ore de zbor pe Mirage, dar tot el a fost cel care în 1966 a încercat pe o bază franceză prototipul unui aparat de zbor cu reacţie (Triton); Hod a refuzat să comande acest avion pentru aviaţia ţării sale, la fel cum au făcut-o ulterior şi alţi clienţi străini ai industriei aeronautice din Franţa.

Cu mult înainte de 1967, fără a cunoaşte bilanţul de necrezut pe care avea să-l prezinte la 5 iunie, la trei ore după începutul bătăliei, Motti Hod spunea adesea celor din cercul său:

„Nu voi înceta niciodată să regret faimosul acord privitor la operaţiunile aeriene, stabilit la Sevres, între Ben Gurion şi Seldwin Lloyd, în septembrie 1956. Acest acord, care ne asigura «o umbrelă de protecţie aeriană», interzicea în acelaşi timp avioanelor noastre a depăşi Canalul Suez. La bordul aparatelor Ouragan şi a primei escadrile de Mystere, împreună cu camarazii mei aş fi făcut de petrecanie aviaţiei egiptene, de n-ar fi fost această oprelişte. Ceea ce orgoliosul R.A.F. nu a putut duce la

bun sfârşit – nimicirea aviaţiei egiptene la sol – noi am fi făcut-o relativ uşor. Egiptului i-ar fi trebuit ani de zile pentru a-şi reveni după asemenea lovitură."

Aceste vorbe, rostite în intimitatea unor adunări de ofiţeri, păreau a fi simple fanfaronade, până în iunie 1967. „Hod se laudă", şopteau ofiţerii, care nu ştiau nimic despre pregătirile şi planurile Statului-Major.

În dimineaţa zilei de 5 iunie, pe când examina rapoartele piloţilor ce reveniseră din raidul executat asupra bazelor egiptene, Hod însuşi murmura: „Nu pot să cred. Se laudă…".

Însă în aceeaşi zi, pe la prânz, lumea întreagă afla că aviaţia Israelului, comandată de generalul Hod, nimicise la sol două treimi din efectivul egiptean.

4.
ROLUL JUCAT DE FRANŢA

Atunci când *Armada* Israelului a decolat de pe bazele sale, în dimineaţa zilei de 5 iunie 1967, pentru a scoate din luptă aviaţia egipteană, se scurseseră deja patruzeci şi opt de ore de la intrarea în vigoare a embargoului francez, care interzicea orice export de arme către Israel. Vineri, 2 iunie, preşedintele Republicii a dat instrucţiuni severe miniştrilor săi implicaţi, pentru a pune capăt a ceea ce părea să fie un nou pod aerian franco-israelian[6]. În ziua precedentă întreaga suflare din Franţa putuse citi, într-adevăr, o notă a agenţiei Reuter, publicată în ziarele de seară, care afirma: „Trei aparate Boeing aparţinând companiei aeriene EL-AL au aterizat la Bordeaux-Merignac, pentru a prelua o mare cantitate de material militar." Oare această informaţie, de altfel riguros exactă, l-a determinat pe generalul de Gaulle să ia o hotărâre conformă cu politica sa de neamestec în conflictul latent, dar dezastruoasă pentru Israel?

Este foarte probabil că istoricii şi comentatorii politici vor studia încă multă vreme cauzele şi efectele acestui embargo, în

[6] Notificarea oficială a fost transmisă în ziua următoare Ambasadei Israelului la Paris, prin persoana amiralului Limon, care din 1962 reprezenta în Franţa Ministerul Apărării şi avea la activ numeroase succese. (N.A.).

privinţa căruia autorităţile de la Ierusalim şi întreg poporul evreu nădăjduiesc cu ardoare a nu fi decât un episod trecător.

În relaţiile de amiciţie cu Franţa. Oricum ar fi, cetăţenii Israelului, de oricare orientare politică sau ideologică, nu vor uita prea curând serviciile aduse de Franţa patriei lor, din 1955 şi până în 1967. Interceptarea de către două aparate Mirage, deasupra aeroportului Bourget, a două avioane Nord-Atlas, purtând culorile Israelului, care se îndreptau către Olanda pentru a lua în primire câteva tone de muniţii, cu puţine zile înainte de izbucnirea războiului, nu-i va împiedica pe israelieni să-şi amintească că în 1967, ca şi în 1956, biruinţa fusese obţinută cu ajutorul blindatelor, radarelor şi avioanelor de fabricaţie franţuzească.

Unul dintre artizanii acordului franco-israelian, care a deschis în 1956 calea către Suez, Shimon Peres, declarase în 1957: „Anglia s-a eschivat de la cererile noastre. Statele Unite ne-au trimis la alţi furnizori. De teamă să nu-şi atragă răzbunarea lui Nasser, alte state ne-au refuzat la rândul lor. Francezii au fost singurii care s-au declarat a ne fi prieteni, în clipa cea mai grea a existenţei noastre. Prieteni care aveau să ne dea toate cele necesare apărării noastre.” În aceeaşi declaraţie afirmă, ceva mai departe: „Franţa nu a pus decât două condiţii, pe care le-am acceptat fără ezitare. În primul rând, ca ajutorul primit să ne facă să biruim – şi am biruit. Iar în al doilea rând, ca amiciţia recunoscută public să o manifestăm cu discreţie… Ştiu că printre noi există unii care datorită obişnuinţei şi-ar declara prietenia în gura mare. Însă eu înclin să cred că uruitul avioanelor cu reacţie e mai plăcut auzului decât asemenea manifestări, care ar isca zvonuri nedorite legate de ajutorul francez.”

La început, director general în Ministerul Apărării, apoi secretar de stat la Apărare şi mâna dreaptă a lui Ben Gurion, Peres izbutise încă din 1954 să semneze cu guvernul lui Mendes-France un prim contract de principiu, care prevedea achiziţionarea de către Israel a şase avioane Mystere II şi o opţiune pentru douăsprezece aparate Mystere IV. A fost însă nevoie de un an de tratative nesfârşite între reprezentanţii israelieni şi conducătorii armatei franceze şi de două crize de guvern în Franţa, înainte ca primul Ouragan să aterizeze în Israel, în octombrie 1955. Quai d’Orsay[7] nu-şi ascundea ostilitatea faţă de ideea exportării de arme şi avioane către

[7] Sediul Ministerului de Externe de la Paris. (N.T.).

Israel, cu toate că în acea vreme Nasser semnase deja un acord cu Praga, în vederea livrării a două sute de aparate Mig-15 şi Mig-17, precum şi a treizeci de bombardiere Iliuşin. Franţa era obligată oricum să-şi consulte aliaţii săi occidentali, respectiv Washingtonul şi Londra, datorită unui angajament tripartit privitor la Orientul Mijlociu, care condiţiona orice livrare de arme în această zonă de aprobarea prealabilă din partea celor trei capitale. În afară de aceasta, chiar dacă accepta ideea ca aparatele Ouragan să fie vândute Israelului, nu se împăca deloc cu gândul că trebuia să-şi modifice propria planificare pentru a putea livra douăsprezece Mirage IV. Conducătorii militari francezi au propus atunci israelieni lor să cumpere aparate Mystere II, în loc de Mystere IV. Dar specialiştii veniţi împreună cu Peres la Paris, în toamna anului 1955, au refuzat târgul, pentru că, având destui prieteni în rândul colegilor din aviaţia franceză, ştiau că avionul propus nu corespundea nevoilor specifice Israelului. Se spune chiar că Peres, care în cele din urmă acceptase părerea specialiştilor săi, nu a ezitat să pună reprezentantului francez întrebarea stânjenitoare: „Aţi permite piloţilor dumneavoastră să înfrunte Mig-uri 15 şi 17 la bordul unui Mystere II?” Aşteptarea a fost lungă, însă în aprilie 1956 a fost livrată prima formaţie de Mystere IV, care pentru piloţi părea a fi „avionul-minune”. Performanţele sale în timpul antrenamentelor din Franţa şi apoi în Israel au avut darul să-i convingă pe aviatori, care ştiau că mai devreme sau mai târziu aveau să se măsoare cu Mig-urile cehoslovace sau sovietice.

După avalanşa de cărţi şi documente publicate în Franţa şi în alte ţări despre campania din Sinai, este cunoscută acum generozitatea Franţei, care a livrat în ajunul războiului arme de toate tipurile, muniţii şi avioane. De la baze şi din atelierele lui Marcel Dassault au decolat patruzeci şi opt de Mystere IV pentru a completa prima formaţie de douăsprezece aparate, obţinută cu atâtea dificultăţi la începutul aceluiaşi an. Distanţa depăşea însă autonomia de zbor a avionului. A fost nevoie să se recurgă la tot felul de pretexte pentru a putea folosi drept escală baze din Africa de Nord, Corsica sau cea din Brindisi, în Italia. Operaţie gigantică, desfăşurată timp de câteva săptămâni, în ajunul campaniei, care trebuia să rămână totuşi secretă, nu numai faţă de ţările arabe şi aliaţii lor, ci şi faţă de anumite cercuri din Franţa, care nu erau la curent cu această expediţie, prevăzută şi organizată în 1956 până în cele mai mărunte detalii de către un grup restrâns de factori de răspundere francezi. A mai existat şi

o altă dificultate care părea a fi insurmontabilă, dar în cele din urmă a fost rezolvată: imposibilitatea tehnică a bazelor aeriene de a primi într-un răstimp scurt această cantitate nesperată de aparate care zburau cu Mach 1. A fost nevoie să fie adusă în Israel, în mare taină, o mare parte a instalaţiilor bazei franceze de la Reims, pentru a se putea asigura întreţinerea la sol şi punerea în funcţiune a acestei adevărate *Armada* aeriene.

În aceeaşi epocă, Franţa a vândut Israelului primele avioane Nord-Atlas şi a împrumutat încă alte câteva de acelaşi tip, precum şi un oarecare număr de Dakota, pentru transportul paraşutiştilor (care au fost lansaţi pe 29 octombrie, la numai câţiva kilometri de Canalul Suez). O formaţie de bombardiere Vautour a sosit în Israel prea târziu pentru a mai putea participa la război; în ciuda strădaniei mecanicilor francezi, care primiseră ordin să pregătească aparatele, acestea aveau să aterizeze abia în ultima zi, în Sinai. Oricum, aşa cum am mai amintit, Israelului îi era interzis prin acordul de la Sevres să depăşească Suezul. Prin urmare, avioanele care purtau culorile israeliene aveau drept unică misiune combaterea inamicului deasupra Sinaiului şi sprijinirea tactică a blindatelor generalului Dayan, în cursul înaintării fulgerătoare a acestuia în peninsulă.

Prima formaţie de Vautour, precum şi cele de mai târziu (în total douăzeci şi patru de Vautour, până în iunie 1967) au trebuit să aştepte „războiul de şase zile” pentru a executa misiuni la care nici cei mai îndrăzneţi constructori nu visaseră…

La 29 octombrie 1956, în momentul în care şaisprezece aparate Dakota şi Nord-Atlas lansau patru sute de paraşutişti deasupra punctului strategic de la Mitla, o trecătoare îngustă ce duce spre Canalul Suez, a putut fi văzută pe cerul bătăliei valoarea avionului Mystere IV: două dintre „aparatele minune” au interceptat, la câteva ore după încetarea operaţiei, patru avioane Vampire ale aviaţiei egiptene pe care le-au urmărit, doborând două şi punând pe fugă celelalte două, care s-au grăbit să revină la bazele lor.

Până când nu s-a efectuat lansarea paraşutiştilor chiar în inima Sinaiului, aviaţia egipteană nu a intervenit în nici un fel. Este foarte posibil ca viclenia israelienilor de a survola, în aceeaşi zi, regiunea El-Arish, din partea de sud a Sinaiului, cu câteva aparate Meteor demodate, să fi înşelat inamicul.

O altă misiune spectaculoasă a fost executată la începutul bătăliei de vechile Mustang-uri ale aviaţiei israeliene: cu ajutorul unor cabluri lungi, prevăzute la capăt cu cârlige, aceste avioane

au avut misiunea de a agăţa şi rupe firele de telefon ce legau Sinaiul de Cairo. Cârligele s-au dovedit însă mai puţin rezistente decât firele de cupru. Piloţii Mustang-urilor au născocit atunci o altă metodă, adevărat număr acrobatic de circ: ei au tăiat firele telefonice cu ajutorul elicelor şi aripilor.

Pe 30 octombrie, s-a desfăşurat prima luptă aeriană între un Mig-15 egiptean şi un Mystere IV israelian, care s-a încheiat printr-o victorie uşoară a aparatului israelian, pe departe mai competitiv decât avionul de vânătoare de construcţie sovietică. În schimb, în ziua următoare, un Mystere IV a fost doborât de antiaeriana de la Charm el-Cheikh; pilotul a avut timp să poată sări cu paraşuta şi a fost salvat de un mic aparat de sport, sosit providenţial la faţa locului.

Tabloul statistic stabilit de aviaţia militară după campania din Sinai poate prezenta o imagine sugestivă a participării aviaţiei la acest război de şapte zile:

– 67% dintre ieşirile aparatelor de zbor au constat din misiuni tactice de sprijinire a forţelor terestre;

– 13% au fost destinate transportului de trupe aeropurtate şi numai;

– 0,5% au fost misiuni de interceptare şi luptă aeriană.

Prin urmare, acordul de la Sevres a avut drept rezultat concret să nu permită aviaţiei militare israeliene să arate de ce era în stare. A trebuit să aştepte până în 1967 pentru a demonstra lumii întregi uimitoarele sale calităţi.

Ar fi o greşeală grosolană de a crede că avioanele Mystere IV, rămase în Israel după campania din Sinai, au pierdut dreptul de a participa la lupte, pentru a face loc noilor Mirage care, între 1961 şi 1967, au venit să ridice la cel mai înalt grad potenţialul aerian al Israelului.

Adevărul este că durata avionului Mystere IV fusese estimată de constructorii francezi la nouă sute ore de zbor. Plafonul a fost însă mult depăşit, aceste avioane aducând servicii preţioase ţării începând cu 1956-1957.

Locotenentul Zohar, binecunoscut tehnician al unei formaţii de Mystere IV, declara în 1956:

„Iată că sunt zece ani de când zburăm la bordul acestor aparate. Prin urmare, plafonul de nouă sute de ore a fost spulberat de către toate avioanele noastre. După părerea mea, nu este în interesul nostru de a ne lipsi de acest avion. Este foarte adevărat că am făcut tot ce ne-a stat în putinţă pentru a-l menţine la înălţimea misiunii sale. În luptă, nu mai poate fi folosit

la interceptarea unor Mig-21 sau Sukhoi-7, cu toate că şi aici excepţia poate face regula: în timpul «războiului de şase zile» au putut fi văzute Mig-uri 21 doborâte de Mystere IV. În general, am păstrat acest tip de avion pentru misiunile de sprijin tactic sau de atacare a unor obiective de la sol. Iar în timp de pace, Mystere IV a fost adaptat altor nevoi, prin anumite transformări tehnice şi mecanice. În prezent, reparăm cu mijloace proprii motoarele cu reacţie, iar unele piese de schimb sunt fabricate la noi, ceea ce ne scuteşte să mai apelăm la constructorul francez, mai ales în timpul embargoului… Este un aparat excelent, care are multe în comun cu fratele său mai mare, Mirage."

Dacă folosirea în continuare a aparatului Mystere IV, „avionul-minune" al anilor 1956-1960, mai poate fi înţeleasă, ce să mai spunem despre faptul că Israelul se mai servea încă, în 1967, de Ouragan, pe care constructorii francezi au încetat să-l mai fabrice de mult timp, ultimele exemplare din Franţa fiind aruncate la fier vechi? Cu cele patru tunuri ale sale, de 20 mm şi cu două bombe de câte cinci sute de kilograme, acest vechi avion a participat activ la războiul din iunie 1967, luând parte la toate operaţiunile de bombardament şi sprijin tactic, înfruntând nu o dată avioanele egiptene şi siriene, în mod teoretic superioare. Preţul astronomic al avioanelor moderne a silit aviaţia militară israeliană să-şi exploateze la maximum potenţialul aerian, depăşind adesea cu mult instrucţiunile acceptate în ţările care au furnizat materialul. Este adevărat că e vorba de ţări, inclusiv Franţa, care îşi pot permite să-şi reînnoiască în permanenţă arsenalul terestru şi aerian.

Primul aparat cu adevărat supersonic (Mystere IV fiind supersonic doar pe verticală) livrat aviaţiei militare a Israelului a fost Super-Mystere, prin lansarea unei prime comenzi pentru o formaţie de Super-Mystere. Aparatele au fost incluse în unităţile de luptă ale armatei şi din 1959 şi-au făcut apariţia pe cerul Israelului, cu prilejul deschiderii paradei militare din Ziua Independenţei.

Comandantul aviaţiei, generalul Ezer Weizman, a făcut la întoarcerea sa de la Salonul Internaţional de Aeronautică din 1959, de la Bourget, următoarea declaraţie:

„Avionul Super-Mystere, pe care l-am prezentat anul acesta pentru prima oară în mod oficial, este un demn urmaş al familiei Mystere. Este cel mai bun aparat de acest gen fabricat în Europa occidentală. Nici chiar englezii nu posedă un asemenea avion, de vreme ce el este superior lui Hunter, iar Lightning nu a devenit

încă operaţional.”

Vorbind în continuare despre relaţiile dintre armatele israeliană şi franceză, Weizman declară:

„După mine, aceste relaţii se bazează pe respectul reciproc. Francezii ştiu că noi exploatăm în mod optim materialul aeronautic pe care îl fabrică.”

Dacă achiziţionarea lui Super-Mystere B-2 – primul aparat de luptă supersonic european, din care Israelul a cumpărat patru escadrile de câte şase aparate – a fost ratificată de către cea de a IV-a Republică şi realizată la începutul celei de a V-a, nu la fel s-au petrecut lucrurile cu avioanele Mirage.

Noul Mirage III-C, o minune a tehnicii, care atinge viteza de Mach 2,15, era în ochii specialiştilor israelieni cea mai bună replică imaginabilă la Mig-21, pe care Egiptul şi Siria aveau să le primească din Uniunea Sovietică. Statul-Major al armatei franceze şi desigur şi constructorii au acceptat la început să livreze avioane Mirage Israelului. Fusese semnat chiar şi un acord de principiu, între reprezentantul Israelului, acelaşi Peres şi ministrul Apărării[8]. Dar el trebuia să fie supus aprobării Ministerului de Externe. Acesta însă a refuzat să semneze, fiind categoric împotriva vânzării de avioane Mirage către Israel. Obstacolul părea diplomaţilor israelieni a fi de netrecut, când şi-au dat seama că însuşi ministrul, Maurice Couve de Murville, emisese un aviz defavorabil, anulând astfel în mod automat acordul de principiu.

Au trecut astfel luni întregi de discuţii şi tratative nesfârşite, la fel ca în 1954-1955, atunci când Israelul ceruse aparate Ouragan.

Şi de data aceasta era vorba de o chestiune de politică generală: Ministerul de Externe francez, dornic să amelioreze relaţiile cu ţările arabe, printre care mai ales Egiptul, aprecia că ar fi preferabil să se abţină a acorda Israelului cel mai bun aparat supersonic de vânătoare din Europa.

Întreaga afacere avea să fie tranşată de către şeful statului, în 1961, un grup interministerial, cuprinzând pe primul-ministru Georges Pompidou, ministrul Apărării Pierre Mesmer şi ministrul Afacerilor Externe Couve de Murville, s-a reunit la palatul Elysee, prezidat de generalul de Gaulle. Un dosar foarte documentat

[8] Domnul Abel Thomas, fostul director de cabinet al preşedintelui Bourges-Maunoury, susţine că acest prim acord intervenise înaintea instaurării celei de-a V-a Republici. (N.A.).

ridica în termeni clari problema Israelului: fiind încă din 1954 clientul industriei aeronautice franceze, era cât se poate de firesc să se adreseze şi de data aceasta Franţei în vederea achiziţionării singurului avion capabil să înfrunte avioanele supersonice sovietice, care urmau să intre în dotarea vecinilor săi agresivi. Generalul de Gaulle s-a pronunţat atunci în favoarea vânzării către Israel, iar ministrul Afacerilor Externe a trebuit să accepte hotărârea şefului statului. Până în 1967 au fost livrate Israelului şase escadrile de câte douăsprezece aparate fiecare. Dacă în 1956 campania din Sinai fusese martoră a succesului obţinut de avionul Mystere, totuşi nu deplină datorită acordului de la Sevres, „războiul de şase zile" a însemnat triumful de netăgăduit al produsului francez Mirage, mânuit de piloţi israelieni.

Idila franco-israeliană a luat sfârşit la 2 iunie 1967, cu trei zile înainte de începerea ostilităţilor din Orientul Mijlociu. Preşedintele Republicii, care prin avizul său favorabil din 1961 dotase aviaţia israeliană cu şaptezeci şi două de Mirage III-C, a luat în acea zi hotărârea de a sista orice livrare de arme către Israel, cu toate că abia cu şase luni înainte fusese semnat un nou contract de mare anvergură cu aeronautica franceză, care prevedea încă cincizeci de aparate Mirage, însă de un tip deosebit, destinate mai puţin intercepţiilor, cât atacului la sol şi sprijinului tactic, un Mirage simplificat, numit M-5. Primele aparate de acest tip trebuiau livrate la sfârşitul aceluiaşi an.

În luna iunie 1965, fusese lansată comanda către atelierele Sud-Aviation pentru o formaţie de Super-Frelon, cel mai mare elicopter francez. Livrarea celei mai mari părţi a acestor elicoptere, precum şi a celor cincizeci de Mirage M-5 rămâne şi acum incertă, embargoul decretat în 1967 fiind în continuare în vigoare[9]. Israelul aşteaptă şi bombardierele Skyhawk, comandate în Statele Unite în 1966, după lungi consultaţii cu specialiştii francezi, deoarece nici o uzină aeronautică din Franţa nu produce în prezent[10] un bombardier care să corespundă nevoilor aviaţiei militare israeliene.

În lumina celor mai recente informaţii, se pare că Israelul se îndreaptă în mod hotărât spre un program pe termen lung, destinat a crea chiar în ţară o industrie aeronautică proprie. Un prim pas a fost făcut, prin cumpărarea unei uzine de avioane din

[9] Lucrarea de faţă a apărut în 1970. (N.T.).

[10] Idem.

Statele Unite şi printr-un contract cu Joseph Shidlovski, directorul uzinelor Turbo-Meca. Viitorul va arăta dacă Israelul, atât de apt în trecut de a folosi avioane franţuzeşti, se va dovedi capabil să producă avioanele de care aviaţia sa are atât de mare nevoie.

5.
„LOCUL CELOR MAI BUNI ESTE ÎN AVIAŢIA MILITARĂ”

Oricine poate să înveţe a pilota un avion. Unii merg chiar mai departe şi susţin că este mai uşor să pilotezi un avion decât să conduci un automobil, însă a învăţa să pilotezi cu scopul de, a doborî alt avion este o chestiune ceva mai dificilă, o meserie dură, care cere calităţi fizice şi un antrenament care nu sunt la îndemâna oricui.

Şcoala de Aviaţie Militară din Israel îi învaţă pe elevi arta de a pilota orice tip de avion, până la supersonice, făcându-i să devină în acelaşi timp piloţi de luptă. Încă de la începutul antrenamentelor pentru piloţi aspiranţi, avionul constituie o armă, de care ei se vor servi în viitoarele lupte aeriene sau în atacurile asupra unor obiective de la sol.

În fiecare an, de la începutul verii, atunci când soseşte momentul examenului de maturitate (bacalaureatul israelian), aviaţia procedează la înrolarea unor absolvenţi voluntari, care se vor încadra în armată.

Căci în armata aerului din Israel este drept regulă strictă aceea de a nu accepta decât voluntari, fireşte dintre cei apţi pentru serviciu şi înzestraţi cu calităţi fizice, dar posedând şi diploma care atestă terminarea studiilor medii.

Este interesant de remarcat faptul că aviaţia nu a dus niciodată lipsă de voluntari, ba dimpotrivă. Printre sutele de absolvenţi care se înghesuie în fiecare an la centrele de recrutare, aviaţia are o largă posibilitate de alegere.

Pilotul aspirant, de obicei în vârstă de optsprezece ani, trebuie să semneze un angajament care îl va preschimba într-un ostaş al aviaţiei militare pe termen de cinci ani şi jumătate; doi ani de serviciu militar obligatoriu, la fel ca toţi recruţii şi trei ani de serviciu suplimentar, care este obligatoriu numai în cadrul

aviaţiei militare. Motivul acestui stadiu prelungit ţine de realitatea că ucenicia şi antrenamentul pentru un pilot pe Mystere IV costă Israelul o sumă echivalentă cu nouă sute de mii de franci (iar în cazul că pilotează un Mirage suma este şi mai mare), precum şi de faptul că numărul de piloţi de aparate supersonice ajunge la câteva sute.

Nu e nicidecum întâmplător că marea majoritate a aviatorilor israelieni au fost recrutaţi dintotdeauna din noua generaţie a populaţiei agricole din ţară, adică fiii întemeietorilor kibuţurilor şi moshavelor (aşezări rurale colectiviste). Pionieri ai Palestinei şi precursori ai statului Israel, aceste sate, amplasate mai ales în zonele cele mai dure de la graniţele ţării, alcătuiesc şi acum ceea ce în Israel se cheamă cu tandră ironie „Pepiniera naţională a spiritului pionieresc”. Devotamentul faţă de cauza Israelului, înalta moralitate individuală, importanţa acordată patriotismului şi educaţiei umaniste, de factură profund evreiască, constituie tradiţia acestor colectivităţi, încă de la începutul secolului. Comandantul aviaţiei militare, generalul Mordehaj Hod, este născut şi el într-un kibuţ (Degania), la fel ca şi alţi ofiţeri, nu puţini la număr, ai Statului-Major al aviaţiei. Este de la sine înţeles că aproape 100% dintre aviatori sunt *Sabra*, adică născuţi în Israel. Rari sunt evreii tineri veniţi în ţară la vârsta efectuării stagiului militar, care se înrolează în aviaţie. Cu toate acestea, uneori se mai întâmplă, cum e cazul unor tineri imigranţi din Statele Unite şi din Africa de Sud, care şi-au dovedit serviciile.

După ce susţine un lung şir de examene medicale şi psihotehnice, aşa cum se obişnuieşte în mod curent în toate aviaţiile militare din lume, viitorul pilot face o ucenicie dură timp de optsprezece luni, supus disciplinei morale şi fizice a Şcolii de Aviaţie. Într-o primă perioadă, instructajul acesta corespunde celui urmat de viitori paraşutişti. Exerciţii fizice, de rezistenţă, marşuri lungi, orientare în deşert, precum şi antrenamentul obişnuit al tuturor recruţilor din armata israeliană, însă în plus cu o disciplină severă, ceea ce face ca un procent destul de mare de candidaţi să fie transferaţi încă din acest stadiu către alte unităţi ale armatei. Abia după aceea urmează antrenamentul de paraşutare. La început, predominase ideea de a nu face această instruire viitorilor piloţi, în scopul nemărturisit de a reduce riscul abandonării aparatului încă de la primul semn de defecţiune mecanică, deoarece un pilot paraşutist are tendinţa de a sări, chiar înainte de a încerca să facă şi imposibilul pentru salvarea avionului său. Concepţia aceasta a fost însă curând abandonată,

viaţa unui pilot fiind oricum mai preţioasă decât orice avion. Nu rareori se întâmplă ca un mare procent dintre candidaţi să fie eliminat în prima perioadă de ucenicie, care durează optsprezece luni. Nu numai incapacităţile fizice care apar în timpul antrenamentului foarte dur, ci şi cea mai măruntă nerespectare a regulamentului pot atrage eliminarea candidatului. Cel mai bun exemplu pentru a ilustra rigoarea care domneşte în Şcoala de Aviaţie este eliminarea a doi candidaţi, aparţinând unor familii ilustre din Israel: fiul generalului Moshe Dayan, ministrul Apărării şi fiul unui ministru, mai puţin celebru. Primul, care pe lângă faptul că era fiu de general mai era şi văr cu generalul Ezer Weizman, pe atunci comandantul aviaţiei militare, a încălcat regulamentul, făcând semne cu aripile avionului de antrenament deasupra casei părinteşti…

Înainte vreme antrenamentele se făceau cu o întreagă serie de aparate din „prima generaţie”, cu motoare clasice. Trecerea la cele cu motoare cu reacţie se realiza la bordul avioanelor Meteor, de fabricaţie engleză, care precedaseră Ouragan-ul francez. Însă, începând din 1960, accesul tinerilor aviatori la aparatele cu reacţie şi apoi la cele supersonice se realizează mai rapid, mulţumită avionului Fouga-Magister. Iniţial cumpărat din Franţa şi apoi fabricat în ţară, sub licenţă franceză, acesta este un avion de antrenament excelent, care atinge viteza de şapte sute treisprezece kilometri la oră la altitudinea de nouă mii de metri, cu o autonomie de zbor de aproape două ore, devenind un adevărat leagăn al aviatorilor din Israel.

Abia a efectuat două-trei ore de antrenament iniţial la bordul unui Piper, că tânărul pilot se şi trezeşte propulsat la comenzile unui Fouga-Magister. Din această cauză, aparatul a devenit cel mai popular din Israel, cel mai des văzut pe cer, precum şi cel mai spectaculos la parada militară din Ziua Independenţei, atunci când escadrile de câteva zeci de Fouga-Magister execută acrobaţii aeriene deasupra capetelor spectatorilor.

Prin urmare, esenţialul instruirii şi antrenamentului pilotului de luptă are loc la bordul aparatului Fouga-Magister, începând cu zborul de recunoaştere, trecând la misiuni de sprijin tactic (excepţional de bine realizate în timpul „războiului de şase zile”) şi sfârşind cu lupta aeriană. Tot în perioada antrenamentului pe avioane Fouga-Magister, conducătorii Şcolii de Aviaţie procedează la selectarea viitorilor piloţi de luptă, în timp ce alţii vor pilota avioane de transport şi elicoptere. Având vârsta medie de optsprezece ani când intră la Şcoala de Aviaţie, pilotul-

aspirant este repartizat după doi ani fie la o unitate de Nord-Atlas de transport, fie la unităţi combatante, la bordul diferitelor tipuri de aparate, Mystere, Super-Mystere, Vautour sau Mirage. De atunci înainte se va antrena zi şi noapte pentru lupta aeriană şi atacul la sol, trăind aproape în permanenţă starea de alarmă a aviaţiei militare, care poate fi chemată în orice moment să apere graniţele ţării.

În Israel oamenii obişnuiesc să se căsătorească de tineri. Acest lucru este valabil şi pentru piloţii militari. La douăzeci de ani, numeroşi aviatori sunt deja capi de familie. Fiind preocupată de eficacitate, devenită obsesivă, aviaţia militară are grijă să-şi cazeze piloţii împreună cu familiile lor în căsuţe construite în imediata apropiere a bazelor aeriene. În felul acesta, în Israel au apărut adevărate kibuţuri de aviatori, ai căror membri (cei mai mulţi fiind urmaşi ai pionierilor din prima generaţie) „ară" acum întreg cerul patriei.

Alarmele fictive, care sunt declanşate pe oricare dintre aceste baze, reprezintă ceva intrat în obişnuinţă. Ele au scopul de a testa rapiditatea cu care funcţionează întreg acest aparat complicat, ce reprezintă o bază destinată trimiterii de escadrile departe, în teritoriul inamic. Din când în când, comandamentul armatei ordonă, de asemenea şi exerciţii de luptă aeriană; acestea, de mare anvergură, sunt declanşate pentru a pune în mişcare întreg ansamblul bazelor, în mod practic întregul efectiv al armatei. Aviaţia participă desigur la manevrele anuale ale întregii armate a ţării, când se face apel la un mare număr de rezervişti, pentru a-i supune unei „repetiţii generale" pentru caz de război, care se petrece pe vastele întinderi ale deşertului Negev sau în Munţii Galileei. Coordonarea aviaţiei cu infanteria, unităţile de blindate şi ale marinei se pune la punct în cursul unor manevre separate, care se desfăşoară periodic, făcând obiectul unor studii tactice îmbunătăţite permanent.

Pentru pilotul israelian nu poate exista un antrenament mai bun decât lupta adevărată, la bordul avionului. Din nefericire pentru situaţia generală din Orientul Mijlociu, dar din fericire pentru Statul-Major, cel ce poartă întreaga răspundere în vederea supravieţuirii a două milioane de locuitori, ocaziile de a supune aviaţia la proba focului nu au lipsit între 1956 (campania din Sinai) şi până în iunie 1967. Timp de peste zece ani piloţii de război ai Israelului s-au putut măsura periodic cu piloţii ţărilor arabe. În timpul acestor zece ani, aviatorii generalului Weizman şi apoi ai generalului Hod au adus dovada strălucită a

superioritătii lor, la bordul avioanelor franţuzeşti, printr-un şir neîntrerupt de victorii aeriene.

Frecvenţa înfruntărilor din această perioadă, când a fost nevoie de intervenţia aviaţiei militare, poate fi explicată prin două motive: achiziţionarea accelerată de aparate de luptă sovietice de către Egipt şi Siria a încurajat aceste state să-şi folosească aviaţia pentru a executa zboruri de recunoaştere şi incursiuni agresive, încălcând frontierele Israelului; pe de altă parte, dezavantajul de natură topografică şi strategică a ţării, faţă în faţă cu vecinul sirian, ascuns în cazematele de pe înălţimile Golan (care au căzut în mâinile israelienilor la 10 iunie 1967), a făcut nu o dată necesară intervenţia aviaţiei militare pentru a descuraja acest vecin turbulent şi ostil. Artileria israeliană nu avea întotdeauna posibilitatea de a reduce la tăcere tunurile siriene, care îşi lansau obuzele asupra kibuţurilor din Galileea şi din regiunea lacului Tiberiada; era nevoie să intervină şi aviaţia pentru a potoli pe sirieni cu ajutorul avioanelor Mystere şi Mirage, de altfel de fiecare dată pentru nu multă vreme.

Acestea au fost tot atâtea prilejuri nu numai pentru a ataca obiective de la sol, reducând la tăcere artileria inamică şi de a înfrunta aviaţia siriană, ci mai ales pentru studierea şi analizarea performanţelor întregii game de Mig-uri sovietice, printre altele şi cu ajutorul secvenţelor filmate în decursul luptelor. O consecinţă a izbânzilor obţinute de aviaţia israeliană a fost, printre multe altele, scăderea moralului piloţilor arabi, care încă înainte de declanşarea „războiului de şase zile” obişnuiau să-şi numească adversarii „diavoli sionişti zburători”.

Este inutil de spus că aceste lupte aeriene au fost pline de învăţăminte practice pentru industria aeronautică franceză. Aparatele din dotarea armatei franceze nu luau parte decât la manevre şi exerciţii militare şi, din fericire pentru Franţa, nu au avut nici un prilej să-şi dovedească performanţele într-un adevărat duel aerian. Prin urmare, toate cele petrecute între anii 1956-1967 deasupra frontierelor Egiptului, Siriei şi Israelului au fost analizate amănunţit de către specialiştii francezi şi de Statul-Major al armatei. Nici nu se încheia bine o luptă, că erau expediate la Paris sau Bordeaux rapoartele redactate de piloţi, precum şi zeci de metri de film. Diferitele modificări care au intervenit în construcţia anumitor aparate, îmbunătăţirile aduse instrumentelor şi radarelor de bord şi, mai presus de toate, studiul tunului de 30 mm cu care au fost dotate avioanele

Mirage, toate constituie rezultatul acestor „repetiţii generale” executate de aviatorii israelieni la bordul aparatelor construite de francezi.

Prima luptă aeriană mai importantă a avut loc la 30 mai 1960. Două Super-Mystere au decolat de la baza lor din sudul Israelului pentru a ataca patru avioane Mig-17 egiptene, care fuseseră semnalate zburând în direcţia capitalei regiunii Negev, Beersheba. Întâlnirea a fost scurtă şi încununată de succes: un Mig-17 a fost doborât, celelalte au abandonat în grabă lupta.

La 23 iulie 1963, un alt avion Super-Mystere a doborât un Mig-17 purtând culorile Egiptului, deasupra deşertului Negev; pilotul israelian s-a năpustit cu o mie de kilometri la oră apropiindu-se până la şaizeci de metri de inamic, de unde trage asupra Mig-ului. Atins de două ori, acesta îşi pierde o aripă, care se împrăştie în mii de fărâme. Duelul aerian s-a desfăşurat la altitudinea de douăzeci de mii de picioare, apoi la cincisprezece mii, pentru a se încheia la doar două mii. Pilotul egiptean, silit să abandoneze aparatul, a izbutit să se salveze sărind cu paraşuta în dreptul localităţii El-Arish, din Sinai.

Pentru prima dată în istorie un Mirage a luat parte la un duel aerian în ziua de 20 august 1963. În seara acelei zile, către ora 20, pe când se întuneca, pe cerul lacului Tibenada şi-au făcut apariţia opt avioane Mig-17 siriene. În întâmpinarea lor au decolat două aparate Mirage. Această premieră mondială pentru Mirage prilejuieşte o scenă unică: năpustindu-se asupra inamicului nu din faţă, ci lateral, la o viteză de două ori mai mare, cele două Mirage surprind pe sirieni. Rapiditatea avionului constituie, într-un astfel de caz, un dezavantaj, pentru că trebuie să fi cu adevărat un maestru în mânuirea avionului şi a trage, la asemenea viteză, asupra unui inamic ce se deplasează cu o viteză de două ori mai mica. Vânătorii israelieni execută un viraj şi pică de la treizeci şi două de picioare asupra celor două Mig-uri alese drept ţintă; la distanţa de două sute cincizeci – patru sute de metri îşi îndreaptă tirul tunurilor asupra lor. Formaţia siriană de opt aparate se împrăştie în toate direcţiile, iar două Mig-uri se sfărâmă de stâncile înălţimilor Golan. Celelalte o iau la fugă. Lupta a durat, din momentul decolării şi până la aterizare, exact trei minute şi şaisprezece secunde. Mig-urile nici măcar nu au încercat să riposteze, atât de surprinzător fusese atacul lateral al israelienilor.

Un detaliu savuros: lupta aeriană se desfăşurase în zona kibuţului Degania unde, chiar atunci, avea loc ceremonia

căsătoriei unui alt tânăr pilot de Mirage cu una dintre fetele născute în kibuţ. Se spune că şi astăzi pilotul reproşează soţiei sale că datorită căsătoriei ratase prilejul de a participa la acea „premiera mondială”. Spre norocul lui, ceva mai târziu a avut un bun prilej de consolare: în iunie 1967, la bordul avionului său Mirage, a doborât trei Mig-uri întrebat de un ziarist în urma duelului din 20 august ce părere are despre valoarea piloţilor sirieni, generalul Weizman, pe atunci comandant al aviaţiei militare, a dat un răspuns ce avea să fie confirmat ulterior de sute de ori:

„Egiptenii sunt mediocri. Iar sirienii şi mai puţin de atât.” La 13 noiembrie 1964, o nouă experienţă, de data aceasta pe scară mai largă. În cea după-amiază de vineri, la ora 13, când unele echipaje primiseră ordin de permisie pentru Sabbat, generalul Rabin, şeful Statului-Major, este informat că sirienii au deschis focul asupra kibuţului Dan, în Galileea superioară, provocând mari daune în localitate. În timp ce canonada continuă, şeful Statului-Major urmează să hotărască intervenţia aviaţiei, care însă trebuie aprobată de primul-ministru Eshkol, care este în acelaşi timp şi ministrul Apărării. Acesta se află la Rehovot, unde este avertizat telefonic şi aprobă planul prezentat de Rabin. În acelaşi timp, generalul Ezer Weizman, comandantul aviaţiei militare, tocmai revine la domiciliu, la volanul automobilului său, când este prevenit prin telefonul mobil de la bordul maşinii; generalul se întoarce la Statul-Major şi dă alarma către baza aeriană cea mai apropiată de frontiera cu Siria.

La ora 14 şi 15 minute, o formaţie alcătuită din avioane Mystere, Super-Mystere, Vautour şi Mirage[11] decolează de la bazele lor. Într-un fel, este o repetiţie generală pentru ce avea să se petreacă în 1967[12].

Primele intră în acţiune avioanele Mystere, care lansează un potop de bombe asupra platoului sirian, urmate de Vautour, care şi ele aruncă tone de bombe. În sfârşit, e rândul avioanelor Super-Mystere şi Mirage. Acestea atacă posturile fortificate, reducând la tăcere bateriile artileriei siriene care deschiseseră

[11] Întrebat mai târziu de ce folosise această întreagă gamă de aparate, Weizman a răspuns: „Pentru a întări moralul tuturor”. (N.A.).

[12] În ziua aceea ataşaţii militari a mai multor puteri occidentale au telegrafiat guvernelor respective exprimându-şi surprinderea că un număr atât de mare de avioane de luptă putuseră decola întru-un răstimp atât de scurt. Surprinderea se pare că nu a trezit ecouri. (N.A.).

focul asupra kibuţului Dan. Atacul s-a desfăşurat la o altitudine foarte joasă, lăsând în urmă numai flăcări şi fum. Imediat după decolare, piloţii primiseră indicaţii privind amplasarea exactă a obiectivelor ce le reveneau; în felul acesta nici o localitate civilă nu a avut de suferit din înfruntarea siriano-israeliană.

Cu acelaşi prilej, aparatul Mirage a fost utilizat pentru prima dată drept avion de bombardament şi nu de intercepţie, aşa cum fusese conceput iniţial.

În ziua următoare, sâmbătă 14 noiembrie 1964, are loc prima luptă aeriană care opune avioane Mirage şi Mig-21. Ultimul născut din familia Mig-urilor sovietice încă nu-şi făcuse pe atunci apariţia în războiul din Vietnam; nici avionul Phantom american, principalul adversar de mai târziu al Mig-ului 21, nu se măsurase încă cu supersonicul sovietic.

În acea după-amiază, frontiera israeliană a fost încălcată de patru Mig-21, deasupra lacului Tiberiada. Două aparate Mirage III-C decolează pentru a întâmpina inamicul. Iată ce relatează unul dintre piloţii care au participat la luptă:

„I-am cules imediat. Ajunsesem deasupra unui Mig-21. Sirianul a încercat să fugă, pornind în direcţia Damascului. După ce uşurez avionul, aruncând bidoanele de carburant de rezervă, mă apropii de el şi apăs pe detanta tunurilor mele, trăgând două rafale lungi şi una scurtă. Observ că Mig-ul pierde altitudine, în timp ce lasă în urmă o dâră groasă de fum. Atunci mi-am spus: unu-zero pentru Mirage contra Mig-21.” Celelalte aparate siriene au luat-o pur şi simplu la fugă, întorcându-se la bazele lor. Mig-ul avariat s-a prăbuşit înainte de a ajunge la baza de plecare.

Perioada hotărâtoare a înfruntării aeriene israeliano-arabe a fost între 14 iulie şi 17 august 1966, adică numai cu puţin înainte de izbucnirea războiului din iunie 1967. O lună de activitate practic neîntreruptă, în care s-au întâlnit aparate Mirage III-C şi Mig-21. La 14 iulie 1966, exact în momentul în care la Paris alte Mirage III-C iau parte la marea defilare, zburând deasupra Champs-Elysees-ului, rudele lor israeliene sunt silite să execute o incursiune de doisprezece kilometri în interiorul teritoriului sirian. Ele distrug la sol tractoare şi alte vehicule folosite de sirieni pentru a săpa canalele destinate deturnării apelor Iordanului (urmările pentru Israel ar fi fost dezastruoase, lipsindu-l de o mare parte a apelor care, prin lacul Tiberiada, alimentează un vast sistem de irigaţie, ce se întinde din Galileea până în deşertul Negev). În cursul raidului, avioanele Mirage au lansat bombe incendiare, au folosit rachete şi tunurile de la bord. Mig-urile 21

nu şi-au făcut apariţia decât după ce al treilea val israelian pătrunsese în spaţiul aerian sirian. Detectate în primul rând de radarele de la sol, acestea avertizează propriile aparate Mirage, încă ocupate să-şi ducă raidul la bun sfârşit. În total, sunt patru Mig-uri 21; un Mig e doborât, iar pilotul sare cu paraşuta, mulţumită scaunului ejectabil.

În ziua următoare, pe 15 iulie, o nouă înfruntare, care de astă dată se încheie cu două aparate siriene doborâte, un Mig-21 şi un Mig-17. În aceeaşi zi, generalul Rabin anunţă oficial: „Am dat ordin către formaţiile de avioane Mirage să nu mai considere frontiera Siriei drept un obstacol atunci când urmăresc aparatele duşmane. Graniţa va înceta a mai fi un zid de apărare pentru Mig-urile siriene.”

Iată ce spune locotenentul Yehouda, de douăzeci şi patru de ani, care în ziua aceea doborâse un Mig-21: „E o adevărată plăcere să te agăţi de un Mig şi să nu-l mai laşi până nu apeşi pe detanta tunului.” Duelul său cu avionul sirian a durat trei minute. De la o depărtare de trei sute cincizeci de metri a atins aripa stângă a duşmanului; exact în locul în care aripa iese în dreptul carlingii au izbucnit flăcările, adică acolo unde se află rezervorul cu carburant. Avionul s-a dezintegrat sub ochii pilotului israelian. La fel cum se întâmplase în ajun, Mig-urile nu au reuşit să prindă nici un avion Mirage în linia de ochire. Şi de data aceasta aparatele Mirage s-au agăţat de „coada” Mig-urilor.

La 17 august 1966, Israelul sărbătoreşte aterizarea pe una dintre bazele din ţară a unui Mig-21, un dar providenţial survenit în timp ce propriile avioane patrulează fără încetare în lungul graniţei cu Siria, în căutarea Mig-urilor 21 care ar îndrăzni să violeze spaţiul aerian.

Duelul aerian este reluat în luna octombrie 1966, când se înfruntă avioane Mirage cu Hunter şi Mig-uri. În cursul faimoasei operaţii de represalii împotriva aşezării iordaniene Samoa, care adăpostise terorişti din organizaţia El-Fatah, autori ai unui şir de sabotaje comise pe teritoriul israelian, o coloană de blindate pleacă să atace fortificaţiile din jurul satului. Coloana este la rândul ei ameninţată de aparate Hunter, purtând culorile Iordaniei. În întâmpinarea lor decolează o formaţie de Mirage. Locotenent-colonelul Ran, unul dintre cei mai curajoşi piloţi din aviaţia militară, se angajează în luptă cu un Hunter; duelul este îndârjit şi durează cinci minute întregi. Iată cum istoriseşte Ran întâlnirea: „Pilotul iordanian era pe departe mai bun decât toţi adversarii sirieni sau egipteni pe care îi întâlnisem până atunci.”

La un moment dat, printr-o manevră rapidă şi abilă, sirianul obţine o poziţie avantajoasă şi atacă. Ran execută la rândul său o manevră care îl scoate din linia de ochire a adversarului, ceea ce îl obligă pe acesta să abandoneze lupta luând-o la fugă. Este însă ajuns din urmă şi doborât, nu departe de capitala iordaniană, Amman.

Generalul Hod i-a expediat o telegramă de felicitare lui Ran.

La câteva zile după incidentul Samoa, preşedintele Nasser, poate pentru a se reabilita în ochii lumii arabe că nu intervenise în ajutorul iordanienilor, trimite patru aparate Mig-21 deasupra ţinutului Negev. Imediat, două Mirage israeliene se ridică să le întâmpine. Un prim Mig este doborât chiar la începutul luptei de către un Mirage. Cel de-al doilea Mirage încearcă şi el să doboare unul, fără însă a reuşi. Atunci primul Mirage se întoarce la atac şi, pentru prima oară într-o înfruntare cu Mig-urile, foloseşte o rachetă aer-aer Matra. Aceasta îşi atinge ţinta şi cel de-al doilea Mig se prăbuşeşte undeva în zona Sinaiului. Ultimele două aparate inamice se retrag în grabă în direcţia Canalului Suez.

Ultima confruntare aeriană petrecută cu o lună înainte de izbucnirea „războiului de şase zile" a fost fără îndoială cea mai nefastă pentru aviaţia siriană. În ziua de vineri, 7 aprilie 1967, în decurs de numai trei ore, şapte Mig-21 au fost doborâte, unul câte unul, de către avioanele Mirage israeliene. Autorizate de către Statul-Major, în acea zi, acestea au urmărit Mig-urile până deasupra Damascului. Bubuitul depăşirii pragului sonic a răsunat deasupra capitalei siriene toată după-amiaza zilei de 7 aprilie, acoperind canonada artileriei. Două dintre cele şapte Mig-uri pe care le-a pierdut Siria au fost doborâte chiar deasupra teritoriului iordanian[13].

[13] Pe cât de necrezut ar părea, trebuie să menţionăm, în legătură cu această serie de întâlniri israeliano-arabe, că perioada care se întinde între anii 1958-1963 a însemnat şi un alt şir de înfruntări, de data aceasta însă între avioane israeliene şi americane.

Într-o zi a anului 1958, radarurile detectează prezenţa unui avion neanunţat, care survolează teritoriul Israelului la altitudinea de şaizeci de mii de picioare. Curând decolează două aparate Mystere, urmate apoi de două Super-Mystere, pentru a-l forţa pe intrus să-şi precizeze identitatea, încercare zadarnică, aparatele israeliene sunt incapabile să urce atât de sus, şi avionul străin dispare. Ulterior, s-a aflat că fusese vorba de un U-

*

Permanentele dueluri aeriene, întâlnirile repetate cu aviaţia inamică, antrenamentele intense, precum şi regulile dure din cadrul Şcolii de Aviaţie i-au călit pe piloţii israelieni, care erau pregătiţi să înfrunte marea bătălie din 5 iunie 1967.

2 american care, plecat de la o bază din Turcia, se aventurase deasupra teritoriului israelian cu scopul de a face fotografii pentru propriul stat-major. Incidentul cel mai spectaculos s-a petrecut însă în vara lui 1963, când au fost semnalate patru avioane americane deasupra deşertului Negev. De data aceasta au fost obligate de vânătorii israelieni să aterizeze pe aerodromul civil de la Lod. (N.A.).

PARTEA A DOUA
„RĂZBOIUL DE ŞASE ZILE”

1.
FORŢELE AERIENE IMPLICATE

Nici una dintre ţările Orientului Mijlociu participante la conflictul israeliano-arab nu a dat publicităţii cifra exactă a efectivelor sale terestre şi aeriene. Cu toate acestea, specialiştii occidentali care, începând din 1948, urmăresc cu atenţie evoluţia forţelor prezente în această parte a lumii, au izbutit să adune destule elemente care să poată înfăţişa un tablou de ansamblu relativ exact.

Astfel se face că Institutul britanic de Studii Strategice *(Institute for Strategic Studies*), un organism demn de încredere şi revista elveţiană pentru aeronautică *Interavia* au publicat cu puţin înainte de începerea ostilităţilor între Israel şi ţările vecine o serie de estimări privitoare la forţele aeriene respective. În lumina operaţiunilor din timpul „războiului de şase zile”, se poate afirma că e vorba de informaţii de prima mână. Iată estimările publicate:

EGIPT

Echipaje şi trupe auxiliare ale armatei militare:

– Cincisprezece mii de soldaţi în termen şi trei mii de rezervişti.

Forţe aeriene:

– Treizeci de bombardiere grele TU-16;

– Patruzeci de bombardiere mijlocii IL-28;

– Douăsprezece avioane de vânătoare şi bombardament SU-7;

– O sută treizeci de avioane Mig-21; optzeci de avioane Mig-19;

– O sută de avioane Mig-17;

– Cincizeci de avioane Mig-15.

La acestea se adaugă vreo douăsprezece elicoptere sovietice uriaşe MI-6 şi peste douăzeci de avioane de transport de diferite

categorii, cele mai multe dintre ele de fabricaţie sovietică.

Egiptul mai dispunea şi de douăsprezece baze de rachete sol-aer sovietice, de tipul Sam-2, teleghidate prin radar şi folosite şi de Vietnamul de Nord împotriva aviaţiei americane. Două dintre aceste baze se găseau în Sinai, iar celelalte pe teritoriul egiptean, de-a lungul Canalului Suez.

Preşedintele Nasser s-a lăudat de mai multe ori, înainte de război, cu un mare arsenal de rachete sol-sol, fabricate în Egipt cu sprijinul unor savanţi străini, mai ales germani. Acest arsenal cuprindea, cel puţin în mod teoretic, trei feluri de rachete, dintre care, în cele din urmă, nici una nu s-a dovedit operaţională:

„Al Kahir" (Cuceritorul), cu raza de acţiune de trei sute şaptezeci de mile;

„Al Zafir" (Biruinţa), cu raza de acţiune de două sute treizeci de mile;

„Al Ared" (Avangarda), cu raza de acţiune de nouă sute cincizeci de mile şi având două trepte.

Rachetele acestea, teoretic, erau în stare să transporte în teritoriul israelian încărcături explozive de cinci sute până la o mie kilograme.

SIRIA

Gama avioanelor siriene de luptă, importate toate din Uniunea Sovietică, este aceeaşi ca a Egiptului:

– Treizeci şi şase de avioane Mig-21;

– Şaizeci de avioane Mig-17;

– Patruzeci de avioane Mig-15;

– Şase bombardiere mijlocii IL-28, avioane de transport şi câteva elicoptere de fabricaţie sovietică.

IRAK

Aviaţia irakiană cuprindea atât avioane de provenienţă occidentală, cât şi sovietică:

– Patruzeci şi patru de aparate de vânătoare şi bombardament Hunter (englezeşti);

– Cincizeci de aparate de vânătoare Mig-17, 19 şi 21;

– Zece bombardiere mijlocii IL-28.

IORDANIA

Aviaţia militară a Regatului Iordaniei se compunea numai din avioane de provenienţă occidentală:

– Douăsprezece aparate de vânătoare Hunter R 6;

– Şaisprezece bombardiere Vampire (englezeşti);

– Patru elicoptere Alouette (franţuzeşti);

– Treizeci şi şase de aparate de vânătoare şi bombardament

Starfighter (americane).

ISRAEL

Începând din 1956, aviaţia israeliană şi-a achiziţionat numai din Franţa materialul aeronautic, avioanele de antrenament, de luptă, bombardierele, elicopterele, precum şi instalaţiile radar şi instrumentele electronice.

Echipaje şi trupe auxiliare ale aviaţiei militare:

– Opt mii de soldaţi în termen şi rezervişti.

Forţe aeriene:

– Şaptezeci de aparate Mirage III-C;

– Douăzeci şi patru de aparate Super-Mystere;

– Patruzeci de aparate Mystere IV-A;

– Patruzeci de aparate Ouragan;

– Douăzeci şi patru de aparate Vautour;

– Douăsprezece aparate Nord-Atlas;

– Cinci elicoptere Super-Frelon;

– Patru elicoptere Alouette, precum şi elicoptere Sikorsky, de provenienţă americană, dar livrate Israelului de Germania occidentală;

– Şaizeci de avioane de antrenament Fouga-Magister, fabricate în Israel, sub licenţă franceză.

Israelul mai avea şi o oarecare cantitate de rachete sol-aer Hawk fabricate în Statele Unite, de unde comandase şi patruzeci şi opt de bombardiere Skyhawk, care la 1 noiembrie 1967 încă nu fuseseră livrate.

Cu puţin înaintea războiului, Israelul mai comandase în Franţa încă cincizeci de avioane Mirage, de tipul V-C (varianta simplificată a tipului III-C), care au fost livrate începând cu luna decembrie 1967[14].

2.
ÎN PERMANENTA STARE DE ALARMĂ

Aviaţia militară condusă de generalul Mordehaj Hod este

[14] În noiembrie 1967, embargoul asupra exporturilor de arme către Israel era încă în vigoare. (N.A.).

pregătită să înfrunte inamicul, indiferent dacă acesta vine din Egipt, din Siria, din Iordania sau din Irak, ori din toate direcţiile în acelaşi timp. Piloţii, echipajele de la sol, întregul comandament, staţiile radar şi aparatajul aeronautic şi electronic, toate fuseseră rodate suficient pe timp de pace, dar şi supuse probei focului în vreme de criză. Cu mult înainte de 5 iunie, aviaţia e gata să-şi ia zborul. Mai lipseşte ca cineva, guvernul sau primul-ministru, să dea ordin pentru marea ripostă. Întreaga aviaţie militară, de la cel mai neînsemnat mecanic şi până la Statul-Major operaţional, este în permanentă stare de alarmă de la 15 mai 1967. În acea zi naţională a Israelului (Ziua Independenţei), are loc o paradă militară modestă la Ierusalim[15], piloţii generalului Hod fiind consemnaţi la baze. De câteva zile în Siria domneşte o mare agitaţie. În urma incidentelor care costaseră această ţară şapte avioane Mig-21, la Damasc se fac planuri de răzbunare, vorbindu-se deschis de „eliberarea Palestinei ocupate de sionişti.”

Începând cu 15 mai, lucrurile încep să se precipite: stare de alarmă în Egipt, la 16 mai, „pentru prevenirea unui eventual atac israelian împotriva Siriei”; primele trupe egiptene ocupă poziţii în Sinai, după ce defilaseră la Cairo; la 20 mai, Israelul decretează mobilizarea parţială, dar continuă să creadă şi să afirme că preşedintele Nasser procedează la o cacialma diplomatică; spre deosebire de armată, guvernul israelian încă nu crede în iminenţa unui război; însă la 22 mai Nasser declară oficial că de acum înainte va interzice vaselor israeliene trecerea prin strâmtoarea Tiran, pe care trupele sale o deţin de la retragerea căştilor albastre.

Israelul încă mai nădăjduieşte să evite războiul; ministrul Afacerilor Externe pleacă în grabă la Paris, la Londra şi Washington, unde se întâlneşte cu şefii acestor state şi le comunică neliniştea guvernului său; pretutindeni în Occident au loc consultări, unde şefi de stat şi miniştri continuă să creadă că joacă un rol important în aplanarea stării de încordare din Orientul Mijlociu; în acest timp, în Sinai se instalează trupele egiptene, cu un efectiv între optzeci de mii şi o sută de mii de soldaţi; în faţa lor, câteva zeci de mii de militari israelieni, printre care patru din cinci sunt rezervişti mobilizaţi în grabă şi în secret,

[15] Respectând o clauză prevăzută în armistiţiul israeliano-iordanian din 1949, defilarea militară nu a cuprins armamentul greu şi avioanele. (N.A.).

care ocupă poziţii în lungul graniţei, din Gaza până în Negev.

Toate ţările arabe au decretat mobilizarea generală, după cum anunţă la 26 mai ziarul *Le Caire,* „în vederea nimicirii totale a Israelului". Până şi Algeria făgăduieşte să trimită trupe şi avioane pentru a lua parte la Războiul Sfânt, care devine „războiul total" împotriva Israelului; laţul se strânse la 30 mai, când preşedintele Nasser şi regele Hussein semnează la Cairo un pact de asistenţă mutuală, în ciuda aversiunii reciproce dintre cei doi conducători arabi.

Însă la 30 mai Israelul nu se hotărâse încă să aplice lumii arabe şi mai ales lui Nasser – care va risca vieţile a câtorva zeci de mii de compatrioţi de-ai săi – lecţia pe care o meritau. Generalul Weizman, acum şeful Statului-Major operaţional, reproşează primului-ministru Eshkol, palid de emoţie, neputinţa guvernului; iar generalul Hod îi făgăduieşte lui Eshkol că „nici un singur bombardier inamic nu va ajunge pe cerul Tel Aviv-ului"; generalul Barlev, adjunctul lui Weizman, revenit de curând de la Paris, afirmă liniştit: „Vom termina cu toate armatele arabe reunite în mai puţin de o săptămână." Şi totuşi guvernul încă mai şovăie. Unii dintre miniştri – cei care fac parte din Comitetul Ministerial al Apărării – cunosc în linii mari planul *Porumbelul* care urmează a fi aplicat de armată, îndată ce va fi dat semnalul ripostei. Dar va trebui să se aştepte intrarea în guvern a generalului Moshe Dayan şi promovarea sa în funcţia de ministru al Apărării, în locul lui Eshkol, pentru a se putea lua, în sfârşit, o hotărâre: la primul semn al unei ofensive inamice, terestră sau aeriană, Israelul va trece la atac. În conformitate cu planul *Porumbelul,* prioritatea avea să revină unui raid de mare amploare al aviaţiei. Ora H pentru infanterie şi pentru coloanele de blindate, ce se vor îndrepta către Sinai, va fi fixată în funcţie de ora H a aviaţiei militare.

Statul-Major israelian, care era exasperat de ezitările celor din guvern, era la curent cu toate pregătirile egiptenilor, până în cele mai mici detalii. Serviciile de informaţii ale armatei furnizaseră, de altfel, Statului-Major al aviaţiei planurile operaţionale cele mai secrete ale aviaţiei inamice.

Încă de la 17 mai, la baza egipteană de la El-Arish, amplasată în Sinai, la numai patru minute de zbor până în Israel, luase poziţie o escadrilă de Mig-17; în aceeaşi zi, o escadră de Mig-21 zburase peste Canalul Suez şi aterizase la Bir-Gafgafa, chiar în centrul Sinaiului. De atunci, avioanele de transport egiptene AN-12 (Antonov) nu încetau să descarce mari cantităţi de piese de

schimb, bombe şi diferite muniţii, în toate bazele din Sinai, începând cu Bir-Gafgafa şi Gebel-Libni (numită şi El-Ser), până la El-Arish.

Tot la 17 mai a fost transmis de către comandantul Regiunii Est (Sinai) tuturor unităţilor din Brigada a 2-a a aviaţiei egiptene Ordinul de luptă numărul 1, semnat de generalul Jallal Ibrahim Zaid. Ordinul preciza că brigada, alcătuită din aparate Mig-17, va asigura „umbrela aeriană" pentru unităţile aviatice ce vor decola de la Bir-Gafgafa şi de la El-Arish pentru a ataca obiective israeliene.

Ordinul de luptă numărul 2, emis la 19 mai, indică obiectivul principal al atacului ce urma a fi declanşat la ora H de escadrele Mig-17: distrugerea avioanelor israeliene de la baza Aqir, a bazelor de rachete sol-aer Hawk de la sud de Tel Aviv şi a staţiilor radar situate la Hazerim şi Beer-Menukha. Misiunea aparatelor Mig-19, aparţinând tot de Comandamentul Regiunii Est, consta din nimicirea aparatelor inamice de la baza Qastina. Cele nouă bombardiere IL-28 ale bazei Abu-Suweir, de pe partea estică a Canalului Suez, îşi vor lansa bombele asupra aeroportului civil de la Beersheba. Ordinul de luptă numărul 2 mai precizează, între altele: „Toate unităţile care vor participa la aceste misiuni vor fi pregătite să intervină a doua oară, la o sută şaptezeci şi cinci de minute după prima lor misiune. Obiectivele celei de-a doua misiuni vor fi stabilite în funcţie de rezultatele obţinute în cadrul operaţiunii iniţiale. Toate unităţile de vânătoare vor avea de efectuat cinci misiuni de luptă pe zi; bombardierele vor executa trei misiuni pe timp de zi şi o misiune noaptea." în scopul evitării radarelor israeliene, ordinul prevede ca piloţii egipteni să zboare la o altitudine de sub două sute de metri.

Ordinele de luptă transmise unităţilor aviaţiei militare egiptene făceau parte dintr-un plan ofensiv general, din care esenţialul era aplicat aviatorilor printr-o notă secretă, transmisă şefilor de escadre la 18 mai – chiar cu patru zile înainte ca preşedintele Nasser să-şi anunţe ofiţerii că închisese trecătoarea Tiran. Nota precizează printre altele:

„Ofensiva noastră va avea drept prim obiectiv să izoleze partea de sud a Negevului de restul Israelului şi cucerirea portului Eilat. Forţele aeriene vor bombarda aerodromul Eilat, staţia de radio şi rezervoarele de ţiţei, întregul ansamblu al portului, inclusiv vasele ancorate acolo, bazele militare învecinate şi staţia radar. Bombardierele vor fi echipate cu

bombe explozive de cinci sute şi două sute cincizeci de kilograme, precum şi cu bombe incendiare.”

În final, nota indică comandanţilor numele de cod al ofensivei: *Assad (Leul).* Ora H iniţială a fost fixată la 26 mai, dată amânată ulterior în urma unei intervenţii diplomatice conjugate din partea Moscovei şi Washingtonului[16]. Această dată este indicată în mod clar în Ordinul de luptă numărul 6, în care Comandamentul egiptean al Regiunii Est precizează:

„Începând cu zorii zilei de 26 mai, va intra în vigoare starea de alarmă. Din acel moment, toate unităţile vor fi gata să execute misiunile ce le revin.”

În ziua de 23 mai, comandantul aviaţiei militare israeliene, generalul Hod, mărturiseşte în *Buletinul Aviaţiei Militare:*

„Nici o clipă nu mă îndoiesc de capacitatea aviatorilor noştri de a aplica o lovitură mortală egiptenilor.”

Câteva zile mai târziu, acelaşi buletin citează o declaraţie a comandantului uneia dintre bazele aviaţiei:

„Suntem la curent cu pregătirile ofensive egiptene. Le vom face o primire pe cinste. Avioanele noastre sunt în permanentă stare de alarmă şi suntem gata de luptă, atât cantitativ, cât şi calitativ. Nu vom permite nici unui singur avion inamic să ne violeze nepedepsit spaţiul aerian.”

Cu două zile înaintea acestei declaraţii, fuseseră interceptate după căderea nopţii două Mig-uri 21, care veniseră să fotografieze instalaţiile strategice. Ulterior, conducătorii israelieni au recunoscut că aparatele inamice fuseseră descoperite abia atunci când lansau la Beersheba rachete luminoase, care să le permită să facă fotografii. Operaţia a fost întreruptă prin intervenţia a două aparate Mirage.

În acest timp, aviaţia militară israeliană, care arde de nerăbdare să riposteze, dar aşteaptă semnalul, nu stă degeaba. Sunt chemaţi sub arme rezervişti, unii chiar veniţi din străinătate, fiind încadraţi în unităţi de luptă şi de la sol. În toate bazele din ţară sunt revizuite motoarele, se verifică materialele; oamenii se antrenează, iar aparatele Fouga-Magister sunt armate în grabă şi transformate în avioane de sprijin tactic, care vor fi încredinţate mai ales rezerviştilor veterani. Zi şi noapte, fără întrerupere, sunt efectuate zboruri de recunoaştere la mare altitudine. După care, o dată cu apropierea zilei fatidice de 2

[16] Aspectele politice şi diplomatice ale războiului nu fac obiectul lucrării de faţă, de aceea nu vom insista asupra lor. (N.A.).

iunie, aviaţia porneşte o operaţiune de înşelare a inamicului asupra adevăratelor sale intenţii, în cazul declanşării ostilităţilor. În vreme ce două perechi de Mirage continuă să patruleze la frontiera cu Gaza, aşa cum o fac de la începutul încordării, o a treia pereche survolează baza de la Charm el-Cheikh, declanşând tirul susţinut al bateriilor antiaeriene; aparatele se întorc cu fotografii care dovedesc că aici forţele au fost întărite cu încă o divizie egipteană. Avioanele Mirage revin deasupra bazei, precum şi la Tiran, la 2, 3 şi 4 iunie, ceea ce îi face pe cei din Statul-Major egiptean să creadă că aviaţia israeliană se pregăteşte să atace Sinaiul dintr-o parte, dinspre Marea Roşie. De altfel, toată lumea credea atunci că Israelul va fi obligat, mai devreme sau mai târziu, „să moară pentru Akaba", aşa cum afirma în săptămâna aceea un ziar de mare tiraj din Franţa.

Altă versiune strălucită, în scopul înşelării inamicului: declaraţia generalului Dayan la o conferinţă de presă din 3 iunie, când afirmă: „Acum e prea târziu pentru o ripostă militară spontană şi prea devreme pentru a trage concluzii despre acţiunea pe cale diplomatică întreprinsă de guvern." În seara aceleiaşi zile, Dayan evită să răspundă corespondentului Winston Churchill (nepotul celebrului om de stat britanic) de la *News of the World,* căruia îi spune: „Nu este prea târziu... Rezultatul războiului depinde de lupta aeriană şi în privinţa acesteia cu siguranţă că încă nu este prea târziu." La care ministrul Apărării a adăugat: „Lucrurile sunt rareori albe ori negre. De cele mai multe ori, sunt cenuşii. Este imposibil ca una dintre tabere să fie în stare să-şi asigure superioritatea aeriană absolută."

Oare Dayan nu ştia cu adevărat de ce era în stare aviaţia israeliană, sau încerca să-şi convingă interlocutorul să ia primul avion de Londra? Fapt e că domnul Winston Churchill s-a înapoiat într-adevăr în Anglia, chiar în ziua următoare.

Mai aproape de adevăr sunt cuvintele generalului Rabin, şeful Statului-Major, rostite cu prilejul vizitării unei baze aeriene, la 3 iunie; declaraţia sa a fost publicată „întâmplător" în *Buletinul Aviaţiei Militare,* numărul 8, din 5 iunie, încrezător în aviaţia Israelului, generalul declarase: „Rezultatul războiului, care poate izbucni oricând, depinde de aviaţie. Ştiu că dispunem de o aviaţie de prima mână. Datorită ei, suntem în stare să înfruntăm orice."

Sâmbătă 3 iunie, mii de ostaşi israelieni primesc permisie, pe care şi-o petrec în marile oraşe, în satele şi kibuţurile lor. Numeroşi aviatori dansează vineri şi sâmbătă seara în discotecile

din Tel Aviv. În seara de duminică 4 iunie, toţi militarii din Israel se culcă devreme. În schimb, posturile avansate din Gaza şi de la frontiera cu Sinaiul constată o stare de agitaţie neobişnuită pe partea egipteană. O divizie de blindate egiptene se deplasează în noaptea de 4 spre 5 iunie în direcţia frontierei; pe ecranele radarelor apare o nouă formaţie de Mig-uri, care aterizează în zorii zilei la El-Arish.

Consultări de ultimă oră în Israel, la nivel de prim-ministru, ministru al Apărării şi Stat-Major. Generalul Hod spune acum şefilor de stat-major: „Planul *Porumbelul* gata pentru operaţiune". Iar generalul Rabin poate, în sfârşit, să lanseze semnalul convenit: „Porniţi!"

Suntem în ziua de 5 iunie 1967, ora 7 şi 45 de minute, încă de la 4 şi 30 de minute generalul Hod se află în cartierul său general subteran, unde după câteva minute i se vor alătura alţi ofiţeri de stat-major, primul-ministru şi ministrul Apărării. Exact la ora 4 şi 45 de minute, după ce recepţionase prin radio ultimele rapoarte de la toate bazele, confirmându-i că totul este pregătit, Hod dă semnalul.

E război.

3.
ZIUA DE 5 IUNIE 1967

Exact la ora 7 şi 45 de minute, de pe mai multe baze israeliene decolează primul val de aparate Vautour şi Ouragan, urmat la intervale regulate de Mystere şi Super-Mystere şi în cele din urmă de Mirage. *Armada* aeriană a Israelului, care însumează o sută patruzeci – o sută cincizeci de avioane de luptă – de vânătoare şi de vânătoare-bombardament (au fost păstrate doar douăsprezece avioane de luptă pe bazele din ţară, dintre care patru efectuau un zbor de patrulare deasupra regiunii Gaza, în timpul în care se desfăşura marea operaţiune) – se face nevăzută în numai câteva clipe la vest de coasta Israelului, deasupra Mediteranei, cu o viteză medie sub Mach 1 şi la o altitudine medie de treizeci de picioare (aproximativ zece metri, practic la rasul apei). La asemenea înălţime nici unul dintre radarele care urmăreau cu atenţie mişcările de deasupra mării nu putea detecta forţa israeliană care avea să nimicească la sol efectivele

egiptene: vasul-spion american USS-Liberty, făcând parte din secţiunea ELINT (Electronic Intelligence) al C.I.A., care plutea undeva între coastele Ciprului, Israelului şi Egiptului, permite trecerea aparatelor israeliene, în ciuda uriaşelor „urechi” îndreptate pe direcţia potrivită şi a antenelor sale indiscrete care pândesc coastele de mai mult de o săptămână[17]; mica flotă sovietică, venită, teoretic, în ajutorul Egiptului, nu reacţionează nici ea; radarelor egiptene le este imposibil să detecteze avioanele care, la înălţimea de treizeci de picioare, aproape se confundă pe ecrane cu crestele valurilor; doar staţia radar iordaniană de la Ajlun, situată la treizeci de kilometri de capitala Amman, a recepţionat semnale provenind de la primul val israelian; cum însă lanţul muntos al Cisiordaniei ecrana o parte a bazelor israeliene, *Armada* nu a fost descoperită decât după ce ajunsese deasupra Mediteranei; ofiţerii iordanieni au crezut că era vorba de manevre ale Flotei a VI-a americană şi nu au recepţionat în nici un fel; oricum, în acel moment era prea târziu pentru bazele egiptene de a mai putea evita soarta ce le era hărăzită.

Avioanele israeliene zburau în formaţii de câte patru aparate, fiecare fiind împărţită în două perechi care, aşa cum am mai spus-o, alcătuiau formaţia „clasică” de luptă a aviaţiei militare. Atunci când prima pereche intră în luptă, cea de-a doua are misiunea de a-i asigura securitatea şi de a intra în luptă la rândul ei, după ce prima pereche şi-a încheiat acţiunea.

Obiectivele *Armadei* aeriene ce se îndrepta către bazele inamice erau în număr de unsprezece: patru baze egiptene în Sinai şi şapte în Egipt. Planul *Porumbelul* prevedea bombardarea simultană, sincronizată la minut, a următoarelor baze: El-Arish, Bir-Gafgafa, Bir-Tamada şi Gebel-Libni, toate în Sinai; apoi Abu-Suweir, Kabrit, Inchas, Cairo-est, El-Mansura, Beni-Souweif şi Fayid, de pe teritoriul egiptean.

Într-adevăr, zece baze văd inamicul apărând la ora 8 şi 8 minute (baza de la Fayid, uşor acoperită de ceaţa lacului Amer, va fi bombardată câteva minute mai târziu, atunci când ceaţa se va fi risipit).

Pentru a pătrunde în teritoriul inamic, avioanele nu au urmat acelaşi curs. Grosul expediţiei s-a îndreptat către Delta Nilului, de unde a cotit spre sud, apoi spre sud-est, pentru a ataca bazele

[17] USS-Liberty a fost avariat în ziua următoare de către flota israeliană şi obligat să se retragă din zona bătăliei. (N.A.).

egiptene lateral; câteva formaţii s-au îndreptat către bazele ce se aflau în lungul Canalului Suez, iar altele, o dată ajunse la înălţimea coastelor Sinaiului, au părăsit *Armada*, virând spre sud şi luând astfel prin surprindere bazele Bir-Gafgafa şi Bir-Tamada; în sfârşit, un număr redus de formaţii a zburat direct către El-Arish, din partea sudică a Sinaiului.

Primul val, care plecat din Israel la ora 7 şi 45 de minute şi a bombardat la 8 şi 8 minute zece baze egiptene, s-a despărţit, deci, pe trei direcţii principale, dar a ajuns deasupra bazelor inamice, urmând vreo douăsprezece itinerarii diferite. Toţi piloţii, fără nici o excepţie, indiferent de tipul de avion, au primit în momentul plecării un plan de zbor stabilit minuţios în funcţie de poziţiile radarului şi artileriei antiaeriene egiptene; de asemenea, au primit informaţii extrem de precise asupra amplasării avioanelor ce trebuiau distruse, pe fiecare bază; cele unsprezece baze, care constituiau obiectivul primului val, reprezentau jumătate din toate bazele egiptene şi fuseseră alese de generalul Hod, sfătuit de Weizman, după tipurile de aparate inamice care se aflau la sol: bombardiere TU-16 şi avioane de vânătoare Mig-21. Conducerea aviaţiei era perfect conştientă că, din clipa în care inamicul va fi lipsit de aceste bombardiere grele şi avioane rapide de vânătoare, nu va mai avea să se teamă de nimic.

Vom prezenta ceva mai târziu mărturiile unor aviatori israelieni care au luat parte la primul val din dimineaţa zilei de 5 iunie, care au observat „ţărani din Delta Nilului care le făceau semne, crezând că era vorba de aparate egiptene, într-atât de jos zburau deasupra lor”.

Fără a intra în detalii, putem spune că fiecare formaţie combatantă avea misiunea de a trece de două ori deasupra obiectivului, pentru a lansa asupra pistelor bombe concepute în Israel special în acest scop, respectiv a ţinti, distruge sau avaria avioanele inamice pregătite pentru a decola, precum şi instalaţiile anexe ale bazelor. Nici o formaţie nu trebuia să întârzie mai mult de şapte minute deasupra bazei respective.

S-a scris mult despre „bomba misterioasă” folosită de israelieni pentru a face inutilizabile pistele de zbor. Adevărul este că a fost vorba de o bombă născocită şi fabricată piesă cu piesă în Israel, care până atunci nu fusese folosită niciodată de către o altă armată şi a cărei secret era păstrat cu grijă de cei care îl deţineau. Se ştie prea puţin despre această invenţie, doar principiul care o face de temut, de un rafinament tehnic rar întâlnit. Fabricată într-un prim stadiu experimental în atelier, de

către un inginer evreu originar din Rusia şi distins cu un premiu special pentru multiple invenţii, bomba e de dimensiuni medii şi este concepută pentru a distruge pistele de zbor. Dotată cu un focos cu întârziere, care este amorsat îndată ce a fost lansată de la joasă altitudine[18], ea pătrunde adânc în pistă, după ce străbate, datorită unei mişcări de rotaţie, stratul gros de beton şi asfalt care o acoperă. Ajunsă la adâncimea de un metru şi jumătate până la trei metri, ea încă nu explodează; un mecanism reglat dinainte poate declanşa explozia cu câteva ore mai târziu. Aşa se explică de ce în noaptea de 5 spre 6 iunie, când pe cerul oraşului Cairo nu mai era urmă de avion israelian, în capitala egipteană s-au auzit o serie de explozii simultane dinspre partea de vest a oraşului. Erau bombele pătrunse cu douăsprezece ore mai înainte în piste şi care împiedicau acum lucrările de reparaţie.

Primul raid din 5 iunie a durat aproape optzeci de minute. La puţin timp după ora 9, *Armada* a revenit la baze. După alte zece-douăzeci de minute, întreaga flotă aeriană a decolat din nou, pentru a întreprinde cel de-al doilea raid din acea dimineaţă, având drept obiectiv, în afară de cele unsprezece baze amintite, alte baze care nu fuseseră ţinta primului val: Amaza şi Helouan, de lângă Cairo, El-Minya, de pe Nilul superior. Deversoir, de la Canalul Suez, precum şi aeroportul civil Cairo-Internaţional, pe care se refugiaseră câteva avioane de luptă.

Cel de-al doilea raid a durat tot optzeci de minute şi a fost executat cu aceleaşi tipuri de aparate, care transportau acelaşi tip de bombe şi trăgeau cu tunurile de la bord. Astfel că în jurul orei 11 comandantul aviaţiei militare s-a găsit în situaţia de a putea întocmi un prim bilanţ general, care până şi lui i se părea de necrezut, dar care, verificat şi cu ajutorul aparatelor de filmat automate, se dovedea a fi cât se poate de adevărat. Aviaţia egipteană încetase să mai existe, în proporţie de două treimi. Fuseseră distruse aproape trei sute de avioane de luptă, dintre care treizeci de bombardiere grele TU-16. Un număr total de nouăsprezece baze egiptene fuseseră supuse bombardamentelor în timpul celor trei ore aproape neîntrerupte ale atacului. O singură bază fusese scutită de a-şi vedea pistele de zbor nimicite de aviaţia israeliană, cea de la El-Arish, ceea ce însă nu se datora nicidecum întâmplării; Comandamentul aviaţiei, în acord cu

[18] Bomba a fost lansată în general de la o înălţime cuprinsă între şaizeci şi o sută de metri. (N.A.).

Statul-Major al armatei, prevăzuse că această bază să fie folosită de aviatorii israelieni după ocuparea ei de către coloanele blindatelor care se şi năpustiseră în direcţia ei.

La ora 11 şi 30 de minute, operaţiunea *Porumbelul* se încheiase. Începând de atunci şi până la încheierea „războiului de şase zile", aviaţia israeliană nu va mai întreprinde nici o operaţiune de anvergură împotriva bazelor inamice.

Pentru a răspunde unor raiduri, aviaţia militară se va mulţumi să bombardeze câteva baze siriene, irakiene şi iordaniene. În schimb, se va ocupa de alte trei feluri distincte de misiuni: sprijinirea tactică a infanteriei, lupta aeriană cu avioanele de vânătoare inamice care scăpaseră de distrugerea de la sol, precum şi bombardarea intensivă a platoului sirian, înainte de cucerirea sa de către generalul Elazar.

Înainte de a da cuvântul piloţilor care vor aminti misiunile îndeplinite, între 5 şi 10 iunie, trebuie să ne întoarcem însă la operaţiunea *Porumbelul,* pentru a analiza unele date importante.

Specialiştii aviaţiei militare occidentale încearcă să clarifice, încă din 5 iunie, misterul care învăluie două dintre punctele principale ale acestei operaţiuni: ora la care a fost lansată şi numărul misiunilor efectuate de aviaţie, alcătuită din doar o sută patruzeci-o sută cincizeci de aparate de luptă, în numai câteva ore.

Alegerea orei (7 şi 45 de minute) s-a impus generalului Hod din trei motive majore:

1. Egiptul se aştepta la un atac surpriză în timpul zorilor; patrulările pe care le făceau în fiecare dimineaţă cu două escadrile de Mig-21, încă de la începutul mobilizării, indicau în mod limpede care era ora fatidică în ochii egiptenilor; elementul surpriză consta, prin urmare, în mod logic în alegerea unei ore mai tardive, ceea ce a îngăduit generalului Hod să acorde o oră de somn în plus piloţilor săi, în noaptea de 4 spre 5 iunie.

2. Previziunile meteorologice arătau că ceaţa care urma să acopere marginea Deltei nu se va împrăştia decât în jurul orei 8, ceea ce va conferi cea mai bună vizibilitate începând de atunci.

3. La ora 8 şi 8 minute, adică 9 şi 8 minute după ora Egiptului, pe cele mai multe dintre bazele din teritoriu se obişnuieşte servirea unei a doua gustări de dimineaţă; oră la care piloţii egipteni îşi spuneau, începând cu mobilizarea generală decretată cu două săptămâni în urmă: „Iată încă o zi fără ca războiul să fi început". La ora aceea atenţia lor slăbea.

Aşa s-a întâmplat la El-Arish, când mulţi piloţi şi ofiţeri au fost

surprinşi şi ucişi de raidul israelian pe când şedeau la masă.

Doar în ziua de 5 iunie aproape două sute de aparate israeliene (o sută patruzeci-o sută cincizeci de avioane de luptă şi peste şaizeci de avioane Fouga-Magister) au efectuat mai mult de o mie de misiuni de luptă. „Cum a fost posibil aşa ceva?” s-au întrebat specialiştii de pretutindeni. Un calcul simplu arăta că fiecărui aparat îi reveneau în medie cinci ieşiri într-o zi, ba unii dintre piloţi izbutiseră chiar şi şase până la opt misiuni, ceea ce era cu adevărat fenomenal. Cu toate acestea, nu e vorba de vreun mister; ataşaţii militari care au asistat, la începutul anului 1967, la un exerciţiu al aviaţiei, au avut prilejul să vadă cu propriii ochi următorul spectacol: o escadrilă de avioane Vautour, care ateriza în formaţii de câte două aparate, era luată în primire de mecanicii bazei, care făceau plinul cu benzină şi oxigen, ataşau o încărcătură de câte zece bombe şi muniţia pentru tunuri, totul în decurs de numai opt minute. Deci la opt minute după aterizare, fiecare pereche de avioane Vautour era din nou gata de luptă şi îşi lua zborul. Generalul Hod se temuse că, pe timp de război, echipajele de la sol vor avea nevoie de mai mult timp pentru pregătirea aparatelor, ceea ce însă nu s-a întâmplat; eroici în misiunea lor cenuşie, oamenii de la sol au contribuit fără îndoială la fel de mult la victoria Israelului ca şi aviatorii care, de câte cinci, şase sau chiar opt ori în acea zi, au trebuit să parcurgă din nou traseul aerian de la propriile baze la cele ale inamicului.

*

Dar a venit timpul să dăm cuvântul aviatorilor care au luat parte la diferitele misiuni.

Locotenentul rezervist Yaacov, douăzeci şi nouă de ani, la bordul unui aparat Vautour şi având drept obiectiv baza de la Beni-Souweif:

„Zborul a fost foarte greu, am avut multe dificultăţi în orientare. Aveam două bombe şi două tunuri încărcate. Obiectivul consta din bombardiere TU-16. Antiaeriana a început să tragă asupra noastră în clipa când am ajuns deasupra bazei, dar nu i-am acordat atenţie. Escadrila noastră şi-a lansat toate bombele şi am distrus nouă avioane Tupolev, după care ne-am întors.”

Locotenentul I., la manşa unui Mirage, a atacat, împreună cu alte trei avioane de acelaşi tip, tot baza de la Beni-Souweif, îndată după retragerea escadrilei de aparate Vautour, care îi

precedase:

„Am putut constata că făcuseră o treabă minunată. Cu toate acestea, mai rămăsese ceva şi pentru noi: şase avioane Tupolev, care se pregăteau să decoleze, asupra cărora am tras cu tunurile şi le-am ţintuit la sol.”

Pilotul D., pe un avion Ouragan, a doborât, chiar la începutul primului raid asupra zonei de vest a oraşului Cairo, un Mig-21. O performanţă uluitoare pentru primul avion cu reacţie livrat de Franţa cu doisprezece ani în urmă, împotriva unui nou-născut al aeronauticii sovietice. Mig-21 încearcă să scape de bombardament şi decolează de pe bază. Ouragan îl urmăreşte şi îl doboară în numai câteva secunde. Antiaeriana porneşte însă un foc susţinut asupra Ouragan-ului, care zboară la foarte joasă altitudine. Fiind serios avariat, D. se repede cu avionul direct asupra bateriei de tunuri egiptene, pe care le distruge prin sacrificiul vieţii.

Căpitanul A., la bordul unui Vautour, are drept misiune bombardarea bazei de la Bir-Gafgafa, din sudul Sinaiului: „Escadrila noastră de patru aparate Vautour este întâmpinată de patru Mig-uri 21. O pereche din avioanele noastre cade în picaj asupra bazei şi îşi lansează bombele. Perechea cealaltă intră în luptă cu Mig-urile, dar în acelaşi timp bombardează şi ţinta. Trei dintre aparatele inamice dispar în norul dens de fum ce se ridică instantaneu de la baza lovită, iar al patrulea ia în colimator avionul nostru numărul 4. Trage o rachetă aer-aer, dar nu-şi atinge ţinta. În clipa aceea, numărul 1 al escadrilei îl atacă din spate, trage, însă şi el ratează. Mig-ul se face nevăzut la orizont. Trecem din nou deasupra bazei şi, în ciuda fumului, putem distinge o formaţie de IL-28 la sol. După retragerea noastră, nu a mai rămas nici urmă de bombardiere, transformate în grămezi fumegânde.” Cam la aceeaşi oră, patru avioane Ouragan, protejate de patru Mirage, atacă o altă bază din Sinai. Locotenentul I. povesteşte lupta:

„Este aproape de necrezut cum a rezistat Ouragan-ul trecerii timpului. S-a dovedit a fi perfect, din toate punctele de vedere. Ajungem în raza de vedere a bazei inamice, venind puţin oblic. Survolăm în formaţie de patru, trăgând cu tunurile de la bord asupra unor aparate Mig-21 ce se află la sol. Unul dintre ele decolează, dar, chiar în clipa când îl ochesc, observ cum se prăbuşeşte la pământ, îndată după ce este lovit. În trecere, ochesc şi lovesc un elicopter uriaş, de tipul MI-6, cu elicele rotindu-se, gata să decoleze. Trecem din nou deasupra bazei,

lovind alte Mig-uri. Unul singur izbuteşte să se ridice în aer, fiind într-un unghi de 90° faţă de direcţia noastră, ceea ce i-a permis să se salveze în direcţia canalului. Cu toate că aparatele noastre sunt de trei ori mai lente, nici nu a încercat să tragă asupra noastră. Avioanele Mirage, care au intrat în luptă venind din urma noastră, s-au concentrat asupra bateriilor antiaeriene. Am atacat baza în linie dreaptă, Ouragan după Ouragan, în formaţie de patru. Fiecare dintre noi a putut vedea dezastrul provocat de cel care îl precedase."

Escadrila de avioane Ouragan a locotenentului I. a luat parte şi la cel de-al doilea raid asupra Egiptului. Ajungând însă deasupra obiectivului, baza de la Abu-Souweir, s-au văzut în situaţia de a fi nevoiţi să şomeze: contrar raportului celor care îi precedaseră cu o oră, la sol nu mai era nici un avion întreg. Întreaga bază era în flăcări. La Fayid, baza ce fusese cruţată de raidul de la ora 8 şi 8 minute, din cauza ceţii care se ridica de pe lacul Amer, o formaţie de Ouragan a descoperit ceva mai târziu numeroase aparate Mig-19, Mig-21 precum şi două Sokhoi-7, avioane de vânătoare sovietice mai puternice decât Mig-urile 21, pe care Uniunea Sovietică abia le livrase Egiptului. La Bir-Tamada, în Sinai, escadrile de Mystere au măturat baza cu rachetele, lăsând în urmă un nor gros de fum ce se înălţa din depozitele de carburant. Au fost distruse Mig-uri 17 şi bombardiere uşoare IL-14, precum şi două elicoptere. Iată cum descrie atacul un pilot de Super-Mystere, după ce se întoarce, în jurul orei 10, după executarea celui de-al doilea val: „Toate avioanele de la sol fuseseră distruse. Am atacat atunci hangarele şi depozitele de carburant. Pe când revenim din misiune, zărim chiar sub noi un tren, la jumătatea drumului dintre Cairo şi Canalul Suez. Cerem prin radio permisiunea de a bombarda trenul, dar comandantul bazei noastre refuză, fiind poate vorba de civili. Ne spune foarte liniştit că putem găsi şi alte obiective în Sinai. Au mai rămas destule depozite de carburanţi care încă n-au fost incendiate. Le-am găsit, după care ne-am întors la bază." Locotenent-colonelul R., care comanda o escadrilă compusă din patru Mirage, a executat trei misiuni în dimineaţa zilei de 5 iunie; prima la Inchas, a doua la Abu-Suweir şi a treia la Gardaka (numită şi Hourgada), de la ţărmul Mării Roşii, una dintre bazele cele mai depărtate de Israel. Prima ieşire a celor patru Mirage s-a soldat cu nimicirea la sol a zece Mig-21. La Abu-Suweir alte zece IL-28. Între primul şi cel de-al doilea atac nici un avion nu putuse decola de pe bază, din cauza pistelor distruse. La Gardaka

escadrila a tras cu tunurile în avioane Mig-19, Mig-17 şi în elicoptere uriaşe MI-6. În timpul atacului, patru aparate Mig-19 s-au putut ridica în aer; trei au fost doborâte şi al patrulea a luat-o la fugă.

Este cunoscută cumplita soartă a unui pilot de Mirage care a căzut în mâinile ţăranilor egipteni; aparatul tânărului pilot fusese atins în cursul primului raid asupra cartierului de vest al oraşului Cairo. A sărit cu paraşuta în apropierea localităţii Zagazig, nu departe de canal. Înconjurat imediat de o mulţime de ţărani, care îl ameninţau cu furci şi topoare, pilotul a scos pistolul. După numai câteva ore, trupul său sfâşiat apare pe prima pagină a ziarelor de seară şi la postul de televiziune din Cairo. Cadavrul a fost predat Israelului abia la sfârşitul lunii august. Un alt aviator, rezervistul Mordehaj Lavon, care în timp de pace pilota aparatele companiei aeriene Arkia, a căzut şi el în mâinile egiptenilor; la zece zile după încheierea războiului a fost schimbat pentru câteva sute de prizonieri egipteni. Avionul său Mystere fusese lovit tot în regiunea Cairo-vest, de către antiaeriană. Încercase să revină la bază, dar, o dată ajuns deasupra localităţii Gaza, care pe atunci mai era încă în mâinile egiptenilor, trebuise să sară cu paraşuta în mare. A fost pescuit şi expediat în aceeaşi zi în Egipt. A fost interogat, fără însă a fi supus la torturi.

Cu o singură excepţie, nici o rachetă aer-aer nu a fost folosită de Mig-urile egiptene în acea zi de 5 iunie 1967, iar excepţia se referă la un Mig-21 căruia i-a căzut victimă, deasupra bazei Gardaka: racheta Atoli, trasă către un Mirage, a trecut pe lângă acesta şi a lovit din plin un Mig. Aviaţia israeliană posedă întregul film al acestei întâmplări dramatice.

În dimineaţa de 5 iunie, Egiptul avea patruzeci de rampe de lansare a rachetelor aer-aer Sam-2, livrate de Uniunea Sovietică. Acestea erau amplasate în jurul capitalei, de-a lungul Canalului Suez şi în diferite puncte strategice din Sinai. Generalii Hod şi Weizman îşi exprimaseră înainte de război, în repetate rânduri, părerea că avioanele israeliene vor fi în stare să evite, prin manevre rapide, rachetele Sam-2, care le dădeau americanilor multă bătaie de cap în luptele din jurul Hanoiului.

Locotenent-colonelul Dan (Dani), pilot de încercare, care fusese primul israelian ce zburase la bordul unui Mirage, a scăpat de o rachetă Sam-2. Iată cum istoriseşte el incidentul:

„Era cea de-a treia misiune pe care o executam. Dimineaţa participasem la un raid asupra Egiptului, apoi pornisem din nou pentru a mitralia poziţiile iordaniene de lângă Amman; după-

amiază, iată-mă iar deasupra Egiptului, însoţit de alte două Mirage. Nu departe de Delta Nilului intrăm într-un baraj susţinut al antiaerienei. Obuzele explodează în faţa carlingii precum ciupercile. Ne lăsăm în picaj pentru a lansa bombele pe Cairo-vest. Sunt la două sute de metri înălţime şi zbor în zigzag, pentru a mă strecura prin tirul intens. Deodată, zăresc la trei sute de metri o rachetă Sam-2, care trece deasupra avionului meu şi explodează undeva pe bază. Asupra noastră e trasă a doua rachetă, de la vreo două sute de metri şi o zăresc cum se apropie vertiginos, sub un unghi de aproximativ 30°. Virez brutal la dreapta şi racheta trece practic pe sub nasul meu. Am avut noroc. Bănuiesc că egiptenii trăgeau lansându-şi rachetele orizontal, ochind direct, fără a folosi sistemul de teleghidare prin radar.”

Locotenent-colonelul Dan era la 5 iunie unul dintre cei trei piloţi care au executat pe aparate Vautour cel mai primejdios şi cel mai spectaculos raid al acestui război, care a intrat în istoria aviaţiei militare sub numele de *zborul sinucigaş.* Raidul a avut loc în acea zi, la ora 10 dimineaţa. Se aflase că şeful Comandamentului egiptean ordonase unei formaţii de opt bombardiere grele TU-16, care scăpase din bombardamentele de la Beni-Souweif şi Cairo, să se refugieze la una dintre cele mai depărtate baze din Egipt, în valea Nilului, la Luxor. Trei piloţi faimoşi primesc ordinul să execute *raidul sinucigaş*; la bordul unor avioane Vautour, ei vor zbura până la Luxor, vor bombarda la sol aparatele TU-16 şi se vor întoarce în Israel. De ce „zbor sinucigaş”? Pentru că Luxorul se află la aproximativ patru sute de kilometri de Cairo şi la o oră şi jumătate de zbor de Israel, la viteza avioanelor Vautour încărcate cu bombe. Dar mai e ceva, care complică şi mai mult lucrurile: cantitatea maximă de carburant a unui Vautour îi limitează autonomia de zbor la trei ore, în cazul că zboară la joasă altitudine şi transportă bombe. Prin urmare, distanţa Israel – Luxor – Israel nu poate fi parcursă decât cu două condiţii şi anume: a nu întârzia deasupra obiectivului mai mult decât două sau trei minute şi a nu întâlni pe drum nici un obstacol care să ducă la cea mai mică pierdere de timp. Cea mai mică întârziere, cea mai mică greşeală de parcurs şi rezervoarele se vor goli înainte de întoarcerea în ţară.

Prin urmare, cele trei avioane Vautour au zburat în formaţie strânsă şi în linie dreaptă şi au trecut o singură dată, dus-întors, deasupra bazei din Luxor, la care au ajuns cu puţin înainte de amiază. La întoarcere, în rezervoare nu mai era picătură de

carburant. După ce a fost developat, din filmul operaţiunii s-a putut constata că toate avioanele TU-16 care se refugiaseră la Luxor fuseseră nimicite.

Nici Ras-Banas, baza egipteană cea mai depărtată de Israel, pe frontiera cu Sudanul, nu a fost cruţată. Un observator francez explică: „Pentru a putea bombarda Ras-Banas, avioanele Vautour trebuiau să parcurgă două mii cinci sute de kilometri, dus şi întors. Traseul a fost făcut folosind unul singur din cele două motoare şi ambele doar la decolare şi aterizare, ceea ce a prelungit în mod considerabil raza de acţiune a escadrilei Vautour."

*

Comandantul aviaţiei militare, generalul Hod, se înşelase şi în privinţa duratei planului *Porumbelul,* pentru executarea căruia ceruse cinci ore. Într-adevăr, după trei ore misiunea era practic încheiată. Începând cu ora 11-11 şi treizeci de minute, aviaţia s-a putut ocupa de celelalte obiective care o aşteptau: sprijin tactic acordat trupelor terestre, bombardarea bazelor siriene, irakiene şi iordaniene, precum şi luptele aeriene cu puţinele avioane inamice scăpate de la nimicire.

Locotenentul Yermi, de douăzeci şi unu de ani şi locotenentul Yallo, de treizeci şi doi de ani, căsătorit şi tată a două fetiţe, zboară toată ziua, la bordul avionului lor Super-Mystere. În Egipt pierduseră în acea zi un alt camarad, conducând şi el un avion de acelaşi tip. După-amiaza pleacă din nou, în formaţie de patru, pentru a bombarda baza siriană de la Seikel. Pe drumul de întoarcere sunt însă interceptaţi de patru aparate Mig-21. Escadrila lor înfruntase până atunci toate tipurile de Mig-uri, cu excepţia acestor Mig-21. Yallo deschide focul şi loveşte un prim avion, care explodează în aer, însă nu observă că în acelaşi timp este atacat lateral de un alt Mig. Yermi vine să-i sară în ajutor şi atacă la rândul său avionul inamic, salvându-l pe Yallo:

„Am ţintit cocarda roşie dinspre coadă şi am văzut cum pierde înălţime şi pilotul se ejectează din avion."

După război, Yermi şi Yallo mărturisesc:

„Să te duelezi cu un Super-Mystere împotriva unor avioane Mig-21, treacă-meargă; dar să le şi dobori, ţine de domeniul fanteziei. Şi totuşi noi am făcut-o!"

Înregistrările pe peliculă luate în timpul luptei există şi confirmă spusele celor doi aviatori israelieni.

Regele Hussein, care se încrede în rapoartele optimiste ce

sosesc de la Cairo şi încă mai speră în victorie, trimite în ziua de 5 iunie, către amiază, un roi de aparate Hunter asupra Israelului. Acestea atacă oraşul Natanya, de pe ţărmul mării şi fac câteva victime în rândul populaţiei civile, mitraliind şi un avion Nord-Atlas de la baza Kfar-Sirkin. Imediat o formaţie de Mirage, care zboară către Gardaka, este deturnată, primind misiunea de a ataca aeroportul Amman, pe care piloţii îl cunosc şi cu ochii închişi. Pe piste se află aproape toate avioanele iordaniene, care sunt repede distruse. Două aparate Hunter izbutesc totuşi să se ridice în aer, dar sunt doborâte din zbor. Rezultatul acestui raid: nouăsprezece Hunter nimicite, precum şi alte şapte avioane de transport, de către patru Mirage, care au trecut fiecare de câte patru ori deasupra bazei, la o înălţime medie de o sută de metri. Puţin mai târziu, regele Hussein este avertizat că, dacă nu încetează imediat bombardamentul asupra Ierusalimului, palatul regal nu va fi cruţat de aviaţia israeliană. Regele se face că nu înţelege. Atunci, în seara zilei de 5 iunie, în ajunul orei 19, două aparate Vautour aplică palatului regal din Amman o serie de rachete care avariază edificiul şi găuresc tavanul sălii în care se găseşte însuşi monarhul.

Baza irakiană H-3, de la frontiera cu Iordania, a primit şi ea vizita aviaţiei israeliene, în aceeaşi după-amiază a zilei de 5 iunie. Au fost distruse la sol şase avioane Mig-21 şi trei Hunter.

O ultimă misiune este destinată în seara aceea rampelor de lansare a rachetelor Sam-2, dintre care doar şapte intraseră în acţiune în cursul zilei. Rezultatul raidului: nouă rampe de lansare din Sinai şi din apropierea canalului nimicite de către două escadrile de Mirage.

*

Chiar şi astăzi se mai pune întrebarea dacă Israelul a folosit tehnica încă puţin cunoscută de contracarare electronică (ECM) pentru a paraliza radarele inamicului. Putem afirma, în deplină cunoştinţă de cauză, că în mod sigur asemenea tehnici nu au fost utilizate înainte de fatidica oră 7 şi 45, deoarece ele ar fi alarmat înainte de vreme bazele egiptene. *Armada* aeriană care zbura în acel moment către Egipt primise ordin de a întrerupe în timpul războiului orice contact radio; prin urmare, cele o sută patruzeci – o sută cincizeci de avioane se apropiau într-o tăcere absolută de coastele egiptene. Dar e firesc să admitem că israelienii le-au jucat mai mult decât un renghi electronic egiptenilor, paralizându-le radarele şi că au folosit diferite viclenii

pentru a le perturba comunicaţiile radio şi a semăna dezordine în tabăra adversă. Fără a intra în amănuntele acestor operaţiuni foarte complexe şi, fireşte, strict secrete, ne mulţumim a da drept exemplu mesajul vorbit în arabă şi adresat de către un post de radio israelian unui pilot arab, aflat la manşa avionului său:

„Caporal Fuad Amer, de la baza Amaza. Soţia ta, Elouise şi copiii tăi, Mahmud şi Abdul, te roagă cu insistenţă să-ţi lansezi bombele în mare. Dacă îndrăzneşti să bombardezi Tel Aviv-ul, să ştii că aviatorii noştri vor bombarda capitala voastră cu o cantitate de bombe de cincizeci de ori mai mare. Soţia şi copiii tăi te aşteaptă. Repetăm: caporal Fuad Amer, lansează-ţi bombele în mare!”

4.
ZIUA DE 6 IUNIE

Noaptea dintre 5 şi 6 iunie a fost noaptea avioanelor Fouga-Magister, la bordul cărora noua generaţie de piloţi israelieni urmase primul stadiu de antrenament. Cum iordanienii nu încetaseră bombardarea Ierusalimului, infanteria precedată de o divizie de paraşutişti a încercuit oraşul. Deoarece aviatorii, care aveau la bord câte zece rachete antitanc, de 68 sau 80 mm şi două mitraliere grele, nu puteau desluşi în întunericul nopţii posturile iordaniene fortificate şi poziţiile bateriilor antiaeriene, mortierele israeliene au tras, în momentul când escadrilele de Fouga-Magister au ajuns deasupra lor, obuze de iluminat; în timp ce acestea coboară atârnate de câte o mică paraşută, bezna nopţii fără lună este destrămată şi avioanele atacă în picaj, bombardând poziţiile iordaniene. Raidul uşurează considerabil asaltul ce va fi dat asupra oraşului la ivirea zorilor.

La 6 iunie, cea de a doua zi a războiului, aparatele Fouga-Magister sunt pretutindeni şi realizează misiuni destul de îndrăzneţe pentru asemenea avioane cu viteză relativ mică (viteza maximă de şapte sute treisprezece kilometri la oră, la înălţimea de nouă mii de metri). Rachetele pe care le lansează scot din luptă zeci de tancuri egiptene, în timp ce acestea străbat în mare grabă Sinaiul, retrăgându-se către Gaza, sau contraatacă în regiunea Abu-Ageila. Aceleaşi Fouga-Magister fac

minuni de-a lungul drumului strategic pe care unităţile de întărire ale Legiunii arabe se îndreaptă spre vechiul oraş Ierusalim, care este atacat de infanteria evreilor. Deasupra oraşului, escadrilelor de Fouga-Magister li se alătură în ziua de 6 iunie aparate Mystere şi Super-Mystere. Artileria israeliană are mâinile legate în faţa Ierusalimului milenar, unde fiecare obuz riscă să distrugă o biserică, o sinagogă, o moschee sau un alt loc sacru, vestigii ale unui trecut îndepărtat. Doar precizia tirului piloţilor israelieni poate birui rezistenţa posturilor fortificate iordaniene, fără a distruge oraşul.

Avioanele Fouga-Magister au efectuat la 6 iunie câteva sute de raiduri. Comandantul sectorului central al frontului de la Ierusalim, generalul Uzi Narkis, declara după război:

„Intervenţia aviaţiei militare şi, mai ales, a avioanelor Fouga a fost hotărâtoare, reducând timpul necesar cuceririi oraşului.”[19]

Printre cele douăzeci şi şase de aparate pierdute de Israel în zilele de 5 şi 6 iunie (nouăsprezece au fost doborâte numai la 5 iunie), şase au fost Fouga-Magister, doborâte de tunurile antiaeriene. În schimb, la Ierusalim aceste aparate au scos din luptă cincizeci de tancuri Patton iordaniene şi peste şaptezeci de alte vehicule militare diferite. Tehnica lor de luptă împotriva tancurilor inamice este descrisă de Amos M., pilot rezervist, venit în grabă în Israel, la începutul declanşării stării de tensiune din Orientul Mijlociu, tocmai de la New York, unde conduce o instituţie financiară. Să-i dăm cuvântul:

„Zburam întotdeauna în formaţie de patru, câte două perechi de luptă. Îndată ce reperam obiectivul – de pildă o concentraţie de tancuri – ne lăsam în picaj asupra lor, doi câte doi, la foarte joasă altitudine, aproape atingând tancurile. Uneori vedeam limpede cum dispăreau capetele tanchiştilor în turelă, atunci când mai apucau s-o facă. La asemenea înălţime, tunurile lor erau inofensive pentru noi. În schimb, rachetele pe care le lansam greşeau doar rareori ţinta. Câteodată mai reveneam o dată sau de două ori asupra obiectivului, pentru a-l nimici definitiv cu mitralierele.”

Marţi, 6 iunie, în careul piloţilor de Fouga-Magister de la una dintre bazele israeliene, a fost afişat un bilet care spune totul

[19] La El-Arish au fost descoperite într-un depozit egiptean câteva sute de rachete de 80 mm, fabricate după modelul israelian, la Oerlikon, în Elveţia. Ele au fost folosite pe avioanele Fouga-Magister până în ultima zi a războiului. (N.A.).

despre performanţele acestor piloţi:

„Nu zburaţi prea jos în Iordania. Atenţie la firele telefoanelor" începând din ziua aceea, o escadrilă de Super-Mystere a fost poreclită „Super-Mystere-Tours", datorită frecventelor ei incursiuni.

La 6 iunie, a pătruns în spaţiul aerian israelian un Tupolev-16 irakian, încărcat probabil în mare grabă, deoarece nu transporta decât cinci sute de kilograme de bombe în loc de zece tone. A fost doborât de antiaeriană. Însă pilotul unui Mirage, care sosise şi el în acelaşi moment, pretinse că victoria îi aparţine. Niciodată nu se va cunoaşte adevărul...

Patru avioane Mirage, care escorta patru Vautour, revin dintr-o a doua misiune de represalii asupra bazei irakiene H-3. Bombardamentul se desfăşoară conform planului, însă de data aceasta sunt doborâte un Mirage şi un Vautour, de către avioanele Mig-21 irakiene, care au atacat prin surprindere. Piloţii israelieni au avut timp să sară cu paraşuta; după ce au fost prizonierii irakienilor, la scurt timp după încheierea ostilităţilor au fost eliberaţi.

Un al doilea Mirage a fost lovit, după cum susţinuse pilotul său, căpitanul Esra, de treizeci de ani, de o rachetă aer-aer, însă a izbutit să aterizeze forţat pe o bază din Israel. S-a putut constata atunci că partea posterioară a avionului fusese pur şi simplu spulberată, ceea ce însă nu a dus la prăbuşirea sa.

În dimineaţa acelei zile de 6 iunie, au fost doborâte deasupra Sinaiului şi lângă Suez cincizeci de avioane egiptene, fără a fi semnalată vreo pierdere din partea israeliană în acea zonă de lupte. Se ştie că şeful aviaţiei militare interzisese efectuarea altor bombardamente asupra bazelor din Egipt, îndată ce se lăsa întunericul. Prin urmare, în această zonă a fost o zi consacrată exclusiv luptelor aeriene. Astfel, au avut loc primele dueluri aeriene între Mirage şi Sokhoi-7. Piloţii au raportat că aparatele de construcţie sovietică, mai puternice şi mai rezistente faţă de obuzele de 30 mm decât Mig-urile, de cele mai multe ori au evitat lupta şi au dat bir cu fugiţii din faţa aparatelor Mirage.

Alteori, atunci când au fost lovite de tirul tunurilor, au explodat în aer, la fel ca Mig-urile. Locotenentul A. spune cum a urmărit, la bordul avionului său Mirage, un Sokhoi-7, timp de două minute, la viteza de Mach 1,1:

„Am tras de la o distanţă de o sută cincizeci – două sute de metri şi am văzut cum coada i se face ţăndări şi izbucneşte o flacără. S-a ridicat, apoi s-a prăbuşit ca un bolovan. Nu am mai

avut timp să observ dacă pilotul reuşise să sară cu paraşuta.”

Pe 6 iunie cade în mâinile israelienilor şi baza El-Arish. Aici sunt descoperite „bibilici”, imitaţii fidele de aparate Mig şi Tupolev, făcute din lemn şi pânză, în scopul inducerii în eroare a piloţilor inamici. Reproducerile au rămas intacte: israelienii le cunoşteau cu exactitate amplasamentul, aşa că nu şi-au risipit muniţia în zadar.

El-Arish şi Charm el-Cheikh au fost repuse în stare de funcţiune, servind de acum înainte aviaţiei Israelului.

5.
ZIUA DE 7 IUNIE

Este ziua „capcanei mortale” pe care piloţii israelieni au rezervat-o carelor blindate egiptene în trecătoarea Mitla, cheia drumului ce duce din centrul Sinaiului la Cairo, străbătând Canalul Suez. În 1956, în acest loc, la o depărtare de mai puţin de cincizeci de kilometri de Suez, au murit patruzeci de paraşutişti israelieni în cursul unei bătălii sângeroase, care a durat aproape nouă ore. Dar, la 7 iunie 1967, strâmtoarea Mitla a devenit un adevărat iad pentru coloanele de tancuri egiptene, care se retrăgeau în mare viteză dinaintea ofensivei infanteriei israeliene. A fost rândul aviaţiei militare să treacă la executarea misiunii primite în aceeaşi dimineaţă, anume să nimicească trupele egiptene din Sinai.

O mie cinci sute de tancuri, tanchete şi alte vehicule de tot felul, tunuri, camioane, faimoasele Katiuşa sovietice, o uriaşă concentrare de materiale mecanizate încercau să-şi croiască drum prin Mitla. Întreaga această armată în mişcare va deveni prada aviaţiei israeliene care, timp de douăzeci şi patru de ore, va parcurge dus-întors distanţa dintre bazele proprii şi trecătoare, deversând tone de bombe şi mii de obuze şi de rachete.

Locotenentul B., la bordul unui Ouragan, îşi aminteşte:

„La ora 6 dimineaţa am scos din luptă opt tancuri în partea de vest a trecătorii, adică chiar la ieşirea din Mitla, în direcţia canalului.”

Acţiunea aceasta avea să astupe trecerea pe durata întregii zile, blocând o mie cinci sute de tancuri şi alte vehicule şi

transformându-le într-o pradă uşoară pentru cumplitele atacuri aeriene.

„Fiecare dintre noi aveam de lansat câte două bombe de cinci sute de kilograme în trecătoarea Mitla, povesteşte pilotul M., care a luat parte la opera de distrugere la bordul unui Mirage. Fumul ce se înălţa din acest iad ajungea la patru mii de picioare.”

Aviatorii văd cum mii de soldaţi egipteni îşi abandonează vehiculele şi pleacă pe jos către vest, în direcţia Canalului Suez. În acest timp, coloana care nădăjduieşte să străbată trecătoarea se întinde pe patruzeci de kilometri către est, ţintă lipsită de apărare în faţa aviaţiei israeliene.

La 7 iunie, în jurul orei 10, toate bazele aviaţiei militare emit către escadrilele care decolează în direcţia Sinaiului următoarele instrucţiuni: „Atenţie la concentrările de tancuri abandonate de echipajele lor. Reprezintă un material preţios, pe care dorim să-l păstrăm intact. Evitaţi cu orice preţ bombardarea.”

Căpitanul K., la bordul unui Mystere, relatează:

„La douăzeci de kilometri la est de Mitla observăm o coloană lungă de tancuri şi camioane. Prima noastră pereche de Mystere scoate imediat din luptă zece tancuri şi câteva camioane. Nu ne-am atins de cele care veneau din urmă. Oricum, acestea reprezintă o pradă sigură şi ar fi păcat să le distrugem. Mai pot folosi la ceva”

Fotografiile aeriene luate la Mitla după încetarea luptelor arată priveliştea de necrezut a unei trecători înguste, în care pe mai mulţi kilometri zac răspândite peste o mie cinci sute de vehicule egiptene. Mai mult de jumătate din acest material de război este pradă flăcărilor, pe cale de a fi distrus. Restul însă a rămas intact.

Tancurile şi camioanele rămase întregi au fost aduse în spatele frontului şi vor face parte de acum înainte din efectivele israeliene.

6.
ZIUA DE 8 IUNIE

Pentru aviaţie, cea de a patra zi a războiului va fi închinată Siriei. Cum aparatele inamice nu mai puteau constitui în mod

practic un pericol şi nici măcar un singur avion egiptean, iordanian sau irakian nu îşi mai făcea apariţia, întreaga activitate a aviaţiei militare s-a concentrat la 8 iunie şi o parte a zilei următoare asupra sectorului sirian.

Generalul Dayan luase de pe atunci hotărârea de a cuceri platoul sirian. Înainte însă de a implica trupele concentrate în Galileea, precum şi o parte a efectivelor care obţinuseră victoria în Sinai şi Cisiordania, el a cerut aviaţiei să înfrângă rezistenţa sirienilor ce se adăposteau în cazematele de pe platou.

Într-adevăr, armata siriană se retrăsese, cu mult timp în urmă, într-o veritabilă linie Maginot, amplasată de-a lungul crestei platoului care domină lacul Tiberiada şi valea Iordanului. Pe distanţa a patruzeci de kilometri aici nu sunt decât cazemate îngropate la câţiva metri adâncime în solul muntelui, protejate cu pereţi de beton armat, acoperiţi la rândul lor de un strat gros de pământ. Tranşeele care leagă cazematele sunt şi ele betonate. Întregul podiş e împănat cu baterii de tunuri ale căror obuze pot ajunge la peste douăzeci şi doi de kilometri în teritoriul israelian, puternice mortiere de fabricaţie sovietică şi două mii de tunuri antiaeriene.

Începând de dimineaţă, în ziua de 8 iunie, pe cerul platoului au apărut, la interval de zece minute, valuri de avioane israeliene. La raid aveau să ia parte toate tipurile de aparate, de dimineaţă până seara. Asupra liniei de apărare siriene sunt deversate într-o singură zi şase sute de tone de bombe, demoralizând soldaţii, care nici nu cutează să se arate, însă fără a putea distruge întăriturile groase de beton.

După bombardamentul aerian, e rândul tunurilor, rachetelor şi mitralierelor să atace bateriile antiaeriene şi artileria grea ale inamicului. Către sfârşitul zilei, antiaeriana siriană este redusă la tăcere, iar tunurile grele mai trag doar sporadic. Dar linia de apărare, construită cu nouăsprezece ani în urmă cu ajutorul francezilor, germanilor, englezilor şi ruşilor, după modelul Maginot, rezistă.

În următoarele două zile, la 9 şi 10 iunie, va fi dat asaltul final al trupelor israeliene, conduse de generalul Elazar, care vor cuceri întregul platou, de la lacul Tiberiada şi până la Kouneitra. Atunci când armata Israelului va ajunge la mai puţin de cincizeci de kilometri de Damasc, la 10 iunie, va urma armistiţiul.

Caporalul Arie, şeful unei echipe de la sol, îşi aminteşte de ziua de 8 iunie, pe la amiază:

„Muncim din greu. Avioanele Mirage pleacă şi se întorc într-un

ritm infernal. Şi asta fără nici o pauză, începând de dimineaţă. Trebuie armate neîntrerupt, fără o clipă de răgaz. Când decolează, sunt pline până la refuz şi se întorc goale. Niciodată nu mi-a trecut prin faţa ochilor o asemenea cantitate de bombe. Întreaga mea echipă locuieşte, mănâncă şi doarme pe apucate, chiar lângă aparate."

Locotenentul A., la manşa unui Mystere, mărturiseşte: „Am atacat două baterii antiaeriene, lângă Kouneitra. Apoi am patrulat, în formaţie de patru avioane, în lungul drumului Kouneitra – Damasc. Ne-au căzut victimă şase camioane-cisternă care se îndreptau spre Kouneitra. Îmi mai rămăsese ceva muniţie, aşa că la întoarcere am bombardat încă un post sirian, nu departe de Almagor."

Un alt pilot, de pe un aparat Vautour, relatează:

„Trebuie să mărturisesc că o parte dintre bombele pe care le lansam nu aveau efectul dorit. Cu toate că ajungeau la ţintă, nu cred că provocau distrugeri prea mari. Probabil că deasupra cazematelor se afla un strat uriaş de beton şi pământ."

În timpul acestui raid susţinut, israelienii au avut prilejul să asculte şi să înregistreze conversaţii purtate în limba rusă, între diferitele poziţii siriene de pe platou. Se părea că tirul artileriei era condus, de la Kouneitra şi până la posturile cele mai avansate, de către ofiţerii ruşi, care îi ajutau să-i descopere pe israelieni. Într-un anume caz a fost auzit şi înregistrat glasul unei instructoare sovietice; în ziua aceea un crainic al postului de radio israelian, Kol-Israel, s-a amuzat punând instructoarei anonime o întrebare stânjenitoare:

„*Tovarăşă, eşti convinsă că lupţi cu adevărat într-o tabără mai socialistă decât Israelul?"*

Sirienii luaţi prizonieri după cucerirea înălţimilor au povestit că bombardamentele intense din 8 iunie distruseseră moralul trupelor, într-o asemenea măsură încât sute de soldaţi fugiseră, abandonând linia de apărare încă înainte de asaltul final. Însă la 9 iunie, când trupele generalului Elazar primesc ordinul de a trece la atac pe înălţimile Golan, aviaţia sprijină din plin operaţiunea, mitraliind şi lansând rachete asupra coloanelor de blindate siriene care vin de la Damasc să întărească frontul.

În zilele de 8 şi 9 iunie, aviaţia militară a pierdut zece avioane, toate deasupra Siriei. Atacul a costat viaţa a trei sute de ostaşi israelieni, adică aproape jumătate din numărul total de victime al „războiului de şase zile".

Imediat după război, în Israel a fost cunoscută povestea

deosebit de tragică a generalului Zorea, care lupta pe platoul sirian când a aflat că fiul său, locotenentul Jonathan Zorea, care zbura la bordul unui Ouragan, fusese doborât deasupra Golanului. Însoţit de cel de-al doilea fiu, paraşutist, care luptase la Ierusalim, generalul a străbătut întregul platou căutându-şi copilul. Nu avea să găsească, alături de resturile calcinate ale avionului, decât o cizmă de aviator, care aparţinuse lui Jonathan.

*

În acest război, elicopterele Super-Frelon şi Alouette, precum şi avioanele de transport Nord-Atlas au avut contribuţia lor.

Aparatele Nord-Atlas erau destinate în principiu transportului paraşutiştilor. Misiunea lor a fost la început ocuparea bazei de la Charm el-Cheikh şi a trecătoarei Tiran, (închisă din ordinul preşedintelui Nasser, devenind astfel cauza directă a izbucnirii războiului). Două avioane Nord-Atlas, plecate în dimineaţa zilei de 6 iunie pentru a paraşuta combatanţi la Charm el-Cheikh, au reuşit însă să aterizeze fără a întâmpina dificultăţi pe o pistă din apropiere, abandonată în mare grabă de egipteni înainte de sosirea trupelor israeliene, lăsând în urmă o pradă de război considerabilă[20], pentru care nu a fost nevoie să se tragă nici măcar un singur foc.

Cât priveşte aparatele Super-Frelon, însoţite de câteva Sikorski, acestea au depus, în noaptea de 5 spre 6 iunie, mai multe desanturi de paraşutişti antrenaţi în lupta de comando în spatele liniilor duşmanului, în regiunea Abu-Ageila, din Sinai. Ele fuseseră trimise pentru sprijinirea blindatelor generalului Ariei Sharon, care urma să străpungă în acel sector frontul egiptean.

În dimineaţa zilei de 9 iunie, tot formaţii de Super-Frelon şi Sikorski au lansat paraşutişti şi unităţi ale infanteriei asupra platoului sirian, în spatele liniei de apărare a inamicului.

Însă misiunea cea mai dură şi mai primejdioasă a acestor aparate a constat în mod evident în marele număr de misiuni de salvare a răniţilor, pe toate fronturile, precum şi a aviatorilor căzuţi în teritoriul inamic sau în imediata apropiere a frontului, în timp ce luptele erau în toi. În unele cazuri, elicopterele s-au distins prin performanţe extraordinare, aventurându-se chiar în zonele de luptă, la mică înălţime, pentru a salva camarazi ce fuseseră nevoiţi a-şi abandona avioanele. Nu o singură dată a fost nevoie de acte de eroism pentru a culege asemenea aviatori

[20] Bineînţeles că avioanele Nord-Atlas au transportat pe toate fronturile oameni şi materiale, pe timpul întregului război. (N.A.).

aflaţi în situaţii grele.

Pilotul unui Mystere, lovit deasupra bazei din Bir-Gafgafa, îşi abandonează avionul la trei mii de picioare altitudine, după ce anunţă prin radio poziţia exactă. Sare cu paraşuta nu departe de baza inamicului, strânge paraşuta şi se ascunde prin dunele de nisip, până la lăsarea întunericului.

Camarazii săi de la bordul celorlalte aparate Mystere îi fac semn cu aripile că l-au reperat. Către ora 2 dimineaţa deasupra sa apare un Sikorski, care iluminează zona cu farurile sale puternice, îl descoperă pe pilot, îl preia şi îl aduce nevătămat înapoi la bază. În dimineaţa următoare, cel în cauză pleacă din nou în misiune, la bordul altui Mystere.

*

Sâmbătă, 10 iunie 1967, în jurul orei 10, imediat după ce se află că Siria a acceptat armistiţiul impus de Naţiunile Unite, generalul Moshe Dayan şi comandantul aviaţiei militare, generalul Mordehaj Hod, urcă la bordul unui Super-Frelon, care decolează în direcţia platoului sirian. Dayan şi Hod urmează să studieze de sus câmpul de luptă de pe care se mai înalţă fum în urma ultimelor înfruntări.

Hod prezintă lui Dayan bilanţul celor patru sute treizeci de avioane inamice distruse la sol sau doborâte în zbor în timpul războiului şi explică în ce împrejurări a pierdut Israelul patruzeci de aparate. Atunci când ajung să zărească frontiera siriană, Dayan se adresează zâmbind lui Hod:

„Meriţi privilegiul de a alege locul pe care va flutura steagul israelian.”

La care Hod, sprijinit de uşa deschisă a elicopterului, contemplă muntele Hermon, al cărui pisc se acoperă iarna cu un strat gros de zăpadă şi îi răspunde:

„Prefer să aleg punctul cel mai înalt.”

Elicopterul se aşază pe versantul sirian al maiestuosului Hermon. De atunci, pe vârful său flutură drapelul Israelului.

ANEXE
ORDINELE DE LUPTĂ DIN TABĂRA EGIPTEANĂ

După ocuparea Sinaiului şi a tuturor bazelor şi unităţilor de către israelieni, în mâinile acestora au ajuns numeroase documente strategice secrete emise de Comandamentul egiptean. Printre ele, ordine de luptă ale aviaţiei şi în special cele ale Comandamentului Regiunii Est, adică cea a Sinaiului, la est de Canalul Suez.

În continuare, prezentăm câteva dintre aceste ordine de luptă, descoperite la El-Arish, Bir-Gafgafa şi Bir-Tamada. Documentele originale, scrise în arabă, au fost traduse în franceză. Ele dovedesc că, începând din a doua jumătate a lunii mai 1967, Comandamentul Regiunii Est primise de la Cairo şi transmisese unităţilor sale de luptă dispersate în Sinai ordine de atacare a oraşelor şi bazelor israeliene din sud, aflate între portul Eilat şi Tel Aviv. Iniţial, ora H pentru executarea acestor planuri de atac urma să fie stabilită de Cairo începând cu 26 mai 1967.

CODUL DE IDENTIFICARE A BAZELOR AERIENE, A BRIGĂZILOR AERIENE ŞI A ESCADRILELOR

BAZE AERIENE

228 Kabrit
229 ABU-SUWEIR
233 FAYID
244 MLEZ (GAFGAFA)
248 EL-SER (JABEL-LIBNI)
259 EL-ARISH
260 BIR-TAMADA

BRIGĂZI AERIENE

1 SOKHOI-7

2 MIG-17
5 MIG-21
7 MIG-21
9 MIG-21
12 MIG-15/17
15 MIG-19
61 IL-28
65 TU-16

ESCADRILE

18 MIG-17
20 MIG-19
24 MIG-15
25 MIG-17
31 MIG-17 45
MIG-21
55 SOKHOI-7
R.A.U.[21]

Aviaţia Militară, Comandamentul Regiunii Est, Biroul Şefului Statului-Major:

Cod 35/3/119
din 17/5/1967

TOP SECRET

ORDIN DE LUPTĂ 1/67

Către: Brigada Aeriană OC 2

Escadrila a 18-a de la Baza Aeriană 259, având componenţa unei semi-escadrile, va acoperi zona de protecţie aeriană numărul 2 (douăzeci de kilometri est de El-Arish) la altitudinea de trei mii de kilometri, începând de la ora H + 10 până la ora H + 60, pe o durată de cincizeci de minute.

OBIECTIV: protecţia avioanelor noastre în timpul întoarcerii la Bazele Aeriene 259 şi 248, precum şi în timpul aterizărilor.

Post de control: Bir al-Abid.

[21] Republica Arabă Unită. (N.T.).

Alternativă: El-Arish.

Restul escadrilei va fi în stare de alarmă 1,2.

General de Divizie
DJALLAL IBRAHIM ZAID
Şef de Stat-Major al Comandamentului Aerian al
Regiunii Est (semnătura)

R.A.U.
Aviaţia Militară, Comandamentul Regiunii Est
Biroul Şefului Statului-Major
Exemplarul numărul 2

Cod 33/3/67/125
din 19/5/1967

TOP SECRET

ORDIN DE LUPTĂ 2/67

Hărţi ale Statului-Major: CAIRO şi PALESTINA, scara 1: 250000

1. BRIGADA a 2-a AERIANĂ

a) Escadrila a 18-a (Mig-17 F) şi Escadrila a 31-a (Mig-17 F) vor staţiona la Baza 259, sub comanda Brigăzii a 2-a Aeriene.

b) Escadrila a 18-a (Mig-17 F) a Brigăzii a 2-a Aeriene va nimici aviaţia inamică de la baza AQIR (partea haşurată din harta 133138), la ora H.

c) Escadrila a 31-a (Mig-17 F) va nimici bazele de rachete Hawk în zona Tel Aviv, în sudul ei, la ora H.

2. BRIGADA a 12-a AERIANĂ

a) Escadrila a 24-a (Mig-15) şi Escadrila a 25-a (Mig-17 F) se află sub comanda Brigăzii a 12-a Aeriene. Escadrila a 24-a (Mig-15) va staţiona la Baza 248, împreună cu Cartierul General al Brigăzii.

b) Escadrila a 24-a a Brigăzii a 2-a Aeriene, cu plecare de la Baza Aeriană 248, va nimici trei instalaţii radar din următoarele

baze inamice (câte o semi-escadrilă pentru fiecare obiectiv), la ora H: postul radar de la HATZERIM, postul radar de la BEER MENUKHA (145973); Cartierul General al Sălii de Control din ARIKHA (partea haşurată a hărţii 129007).

3. BRIGADA a 15-a AERIANĂ

Escadrila a 20-a (Mig-19) a Brigăzii a 15-a Aeriene va nimici, pornind de la Baza 224, aviaţia inamică staţionată pe terenul QASTINA, la ora H.

1. BRIGADA a 61-a AERIANĂ

a) Brigada a 61-a Aeriană, staţionată la Baza 229, va nimici şi scoate din luptă aviaţia inamică de la sol (121073) de la BEERSHEBA (HATZERIM), cu o formaţie de nouă avioane, la ora H + 3.

b) Brigada a 61-a Aeriană va fi gata să nimicească şi să scoată din luptă terenul de la BEER MENUKHA, în regiunea Negev (partea haşurată din harta 162968), cu o formaţie de şase avioane, la ora H.

c) Brigada a 25-a Aeriană, cu o formaţie de şase avioane, va nimici Cartierul General de la Arikha (harta 1229007), la ora H + 3.

2. Escadrila a 25-a (Mig-17 F) va staţiona la Baza Aeriană 228.

3. Brigada 1 Aeriană se va pregăti a lua parte la acţiunea de asigurare a superiorităţii aeriene, după primele bombardamente intensive, în conformitate cu ordinele ce le vor parveni la timpul cuvenit.

4. Brigada a 65-a Aeriană se va pregăti în vederea atacării terenului de la HATZERIM, de lângă BEERSHEBA (harta 121073), cu o formaţie de patru avioane TU-16, la ora H.

5. Toate unităţile care iau parte la acţiune vor fi gata să lovească intens ţinta a doua oară, la o sută şaptezeci şi cinci de minute după primul atac. Ţintele şi obiectivele vor fi stabilite în urma rezultatelor observaţiilor aeriene realizate după primul atac

intensiv.

6. Toate unităţile aeriene vor fi gata să asigure patru atacuri intense pe zi, precum şi în prima zi când se va asigura superioritatea aeriană, un raid nocturn de bombardament, în ritmul de cinci misiuni în timpul zilei ale avioanelor de vânătoare şi bombardament şi trei misiuni zilnice ale avioanelor de bombardament.

7. Unităţile aeriene vor fi gata, în răstimpul dintre atacurile intensive, să realizeze atacuri aeriene succesive la nivel de semi-escadrilă. Fiecărei unităţi i se vor repartiza pe rând obiective, în scopul împiedicării inamicului să-şi întărească forţele aeriene.

8. Unităţile aeriene în drum către obiective vor păstra o altitudine mai mică de două sute de metri deasupra solului.

9. Unităţile aeriene vor asigura, în vederea întoarcerii la bază, o rezervă de 30% din muniţia tunurilor, pentru autoapărare.

10. Unităţile aeriene vor rămâne deasupra obiectivului cât mai puţin timp cu putinţă.

11. Planurile stabilite prealabil vor fi modificate în conformitate cu Ordinul de luptă numărul 2/67 sus-menţionat.

General de Divizie
pilot ABDEL HAMID ABD EL SALIM DAGHIDI
Comandantul Regiunii Aeriene Est (semnătura)

R.A.U.
Cartierul General al Comandamentului Regiunii Est
Biroul Şefului de Stat-Major

cod 134/67/3/35
din 21/5/67

TOP SECRET

DOCUMENT ANEXA Numărul 1
LA ORDINUL DE LUPTĂ 2/67

Harţi: Cairo şi Palestina, scara 1: 250000

În timpul operaţiunilor, formaţiile aeriene şi unităţile ce aparţin Comandamentului Aerian al Regiunii Est vor acţiona în felul următor:

1. BRIGADA a 2-a AERIANĂ

a) Escadrila a 18-a (Mig-17 F), de la Baza Aeriană 259, va nimici baza aeriană de la Aqir, la ora H (partea haşurată a hărţii 1331.38).

b) Escadrila a 25-a (Mig-17 F), de la Baza Aeriană 259, va nimici bazele de rachete inamice situate în jurul şi la sud de Tel Aviv la ora H + 1 minut.

c) Escadrila a 24-a (Mig-15), care staţionează la Baza Aeriană 248, va nimici instalaţiile radar ale inamicului, începând cu ora H + 3 minute, din următoarele zone:
– Postul radar de la Hatzerim (1290073);
– Postul radar de la Beer Menukha;
– Cartierul General al Comandamentului de la Arikha (129007)

2. BRIGADA a 15-a AERIANĂ

Escadrila a 20-a (Mig-19), care staţionează la Baza 224, va nimici terenul de la Qastina (Cfar Sirkine – 142166), la ora H.

3. BRIGADA a 61-a AERIANĂ

Brigada a 61-a Aeriană se va ţine la dispoziţia Bazei Aeriene 229, având următoarele obiective:

a) Să lovească terenul de la Hatzerim (121073), la ora H + 3, cu nouă avioane.

b) Să lovească terenul de la Beer Menukha, din regiunea Negev (162968), la ora H, cu şase avioane.

c) Să lovească Cartierul General al Comandamentului de la Arikha (1229007), cu trei avioane.

d) Escadrila a 31-a (31 Mig-17), care staţionează la Baza Aeriană 286, va fi pregătită să acorde apărare şi sprijin aerian

forţelor cantonate la Charm el-Cheikh.

e) Vor fi urmate cu stricteţe instrucţiunile cuprinse în Ordinul de luptă numărul 2/67.

General de Divizie
pilot ABDEL HAMID ABD EL SALIM DAGHIDI
Comandantul Regiunii Aeriene Est (semnătura)

R.A.U.
Cartierul General al Comandamentului Regiunii Est
Biroul Şefului de Stat-Major

cod td/3/1967/124
din 18 mai 1967

TOP SECRET

ORDINUL DE LUPTĂ Numărul 3/67

1. Este prevăzută o acţiune ofensivă pentru izolarea zonei de sud Negev şi pentru ocuparea oraşului Eilat.

2. Efectivele aeriene următoare vor fi afectate, în sprijinul acestei acţiuni, ofiţerului comandant al Forţelor Terestre.

a) Douăzeci şi şapte de ieşiri ale escadrilelor de vânătoare şi bombardament aparţinând Brigăzilor Aeriene 2 şi 12, care staţionează la Bazele 248 şi 259.

b) Trei ieşiri escadrilelor de bombardiere uşoare ale Brigăzii 6l-a Aeriene, cu plecarea de la Baza 229, precum şi o ieşire a escadrilelor de bombardiere grele, din rezerva pusă la dispoziţia ofiţerului comandant al Forţelor Aeriene şi a Apărării Aeriene, în sprijinul acestei acţiuni.

Hotărâre luată în cadrul conferinţei ţinute de către comandantul Forţelor Aeriene şi de către Apărarea Aeriană.

3. Efortul zilnic maxim
Nouă ieşiri ale escadrilelor de vânătoare şi bombardament şi o ieşire a bombardierelor uşoare.

4. Ieşirile vor fi ordonate direct de către Unităţile de Sprijin

Aerian staţionate la baze. Sala de Comandă numărul 50 va fi pe recepţie pe aceeaşi frecvenţă.

Ordinele de bombardament vor fi emise de către ofiţerii de legătură de la Sprijinul Aerian, pornind de la posturile de control avansate.

5. Numele codificate ale frecvenţelor radio vor fi comunicate formaţiunii aeriene la timpul potrivit.

6. Codurile de culori reprezentând formaţiile vor fi folosite în dirijarea avioanelor către obiectivele lor:

a) roşu – primele avioane de sprijin, în direcţia obiectivului;

b) galben – următoarele avioane de sprijin în direcţia obiectivului;

c) verde – avioanele destinate izolării zonei de luptă.

7. Forţele Aeriene vor bombarda pistele aeriene de la Eilat, precum şi staţia de radio şi zonele depozitelor de carburant, într-un raid ordonat în acest scop de către ofiţerul comandant al Forţelor Aeriene.

General de Divizie
pilot ABDEL HAMID ABD AL SALIM DAGHIDI
Ofiţer comandant al Regiunii Aeriene Est (semnătura)

R.A.U.
Cartierul General al Comandamentului Regiunii Est
Biroul Şefului de Stat-Major

cod Nr. 135/67/3/35

TOP SECRET

ORDINUL DE LUPTĂ Numărul 5/67

Hărţi de Stat-Major: Egipt şi Palestina, scara 1: 500 000

1. MISIUNILE FORŢELOR AERIENE ŞI ALE APĂRĂRII AERIENE

Bombardarea portului Eilat; bombardarea intensivă, în scopul distrugerii rezervoarelor de carburant, staţiilor de pompare şi

instalaţiilor energetice, debarcaderelor, unităţilor navale, a staţiei radio, centrului radar, taberelor militare şi aeroportului.

2. EFORTUL NECESAR ÎMPLINIRII MISIUNII

a) Misiune a brigăzii de bombardiere uşoare IL-28 (două escadrile);

b) Misiune a unei semi-escadrile de bombardiere K.S., purtătoare de rachete (patru aparate);

c) Misiune a două semi-escadrile de avioane de vânătoare Mig-21 (opt aparate).

3. MISIUNILE FORMAŢIILOR AERIENE

BRIGADA a 2-a AERIANĂ (la două sute de kilometri de El-Arish, la o sută şaizeci şi cinci de kilometri de Bir-Tamada):

– Bombardarea, cu o escadrilă, a antrepozitelor de carburant, a centralei electrice şi a staţiei de pompare.

– Bombardarea, cu două semi-escadrile de opt aparate, a staţiei radar.

– După îndeplinirea misiunii, brigada va reveni la bază.

– În caz de lipsă de carburant, brigada se va reaproviziona la Bir-Tamada, la întoarcere.

Timpul de trecere deasupra obiectivului: de la ora H la ora H + 6.

Armament: rachete şi tunuri.

BRIGADA a 61-a AERIANĂ

– Bombardarea debarcaderelor cu şase aparate.

– Bombardarea portului, cu şase aparate.

Timpul de trecere deasupra obiectivului: de la ora H + 7 la ora H + 15.

Armament: bombe G.R de cinci sute de kilograme; bombe incendiare de două sute cincizeci de kilograme.

BRIGADA a 65-a AERIANĂ

– Bombardarea portului cu patru avioane K.S. Din semiescadrila a 95-a. Timpul de trecere deasupra obiectivului: de la ora H + 18 la ora H + 22.

BRIGADA a 9-a AERIANĂ

– Bombardarea cu două semi-escadrile, în scopul protejării forţelor noastre angajate în acţiunile Brigăzilor Aeriene a 2-a, a 61-a şi a 65-a, conform planului Apărării Aeriene.

4. METODE DE COORDONARE

Ofiţerul comandant al Regiunii Aeriene Est va verifica metodele de coordonare între ofiţerii care comandă Brigăzile a 6l-a, a 2-a şi a 9-a, în cursul acestei operaţii.

5. COMANDAMENT ŞI DIRECŢIE

a) Comandamentul principal al operaţiunilor aeriene va fi asumat de către ofiţerul comandant al Forţelor Aeriene şi al Apărării Aeriene, din Centrul 302.

b) Acţiunea de îndeplinire a acestei misiuni va fi condusă de la Centrul 310.

Baze aeriene de schimb: MLEZ şi FAZID.

2. DECLANŞAREA OPERAŢIUNII

Momentul de punere în stare de alarmă în scopul executării planului va fi stabilit la timpul potrivit, conform ordinelor ofiţerului comandant al Aviaţiei Militare şi Apărării Aeriene.

a) Planul va fi pus în aplicare după lansarea numelui de cod *ASSAS (Leul).*

b) Ora H va fi hotărâtă de către ofiţerul comandant al Aviaţiei Militare şi Apărării. Aeriene.

General de Divizie
pilot DJALLAL IBRAHIM ZAID
Şef de Stat-Major al Comandamentului Regiunii Est
(semnătura)

Cartierul General al Aviaţiei Militare şi Apărării Aeriene
Cartierul General al Comandamentului Aerian al Regiunii Est
cod: 63/1/1/67
din 26/5/67

TOP SECRET

1. Hărţi: Egipt şi Palestina, scara 1: 500 000.

2. Misiunile Escadrilei a 25-a de vânătoare şi Brigăzii a 2-a Aeriene.

– Bombardarea intensivă a portului Eilat de către forţele escadrilei.

METODE DE ATAC

a) Patru avioane vor bombarda pista aeriană şi centrala electrică amplasate în mijlocul fâşiei de pe ţărm. Aparatele comandate de ofiţerul care conduce escadrila, precum şi aparatul numărul 2 vor bombarda centrul fâşiei cu rachete, în timp ce aparatele 3 şi 4 vor ataca centrala electrică cu rachete şi cu tunuri. În decurs de o jumătate de minut, aparatele vor rupe formaţia la mică altitudine şi vor vira la stânga.

Timpul deasupra obiectivului: de la ora H + 4 la ora H + 5.

b) Patru aparate vor bombarda intens şi vor trage cu tunurile şi rachetele, ţintind rezervoarele de carburanţi de la sud de Eilat, precum şi uzina de desalinizare a apei. Îndată după încheierea atacului, vor vira la dreapta şi vor reveni la bază. Ofiţerul comandant al escadrilei, precum şi aparatul numărul 2 vor ataca depozitul de carburanţi, în timp ce aparatele 3 şi 4 vor ataca uzina de desalinizare.

Timpul deasupra obiectivului: de la ora H + 5 la ora H + 6.

c) Patru aparate vor bombarda staţia radar; portul nou şi depozitele de potasiu şi fosfaţi vor servi drept obiective alternative.

Metodă

Aparatele 1 şi 2 vor ataca staţia radar 86 (FBS – 86). Aparatele 3 şi 4 vor ataca staţia radar FBS – 100. În anexă, fotografia instalaţiilor radar. Misiunea alternativă pentru aparatele 1 şi 2 va consta în atacarea ambarcaţiunilor amarate în portul civil, în timp ce misiunea alternativă pentru aparatele 3 şi 4 va consta în atacarea magaziilor de potasiu. În decurs de o jumătate de minut, aparatele vor vira la dreapta, zburând la mică altitudine, apoi vor reveni la bază.

Timpul deasupra obiectivului: de la ora H + 6 la ora H + 7.

d) Cele trei formaţii se vor reuni la altitudinea de două sute de metri, apoi, în timpul zborurilor de dus şi întors spre şi de la obiectiv, ele vor coborî până la cincizeci de metri. În anexă, planul de zbor pentru cele trei ieşiri.

3. UNITĂŢI DE ÎNTĂRIRE

a) Escadrila a 45-a din Brigada a 9-a Aeriană va constitui un scut de protecţie aeriană cu ajutorul unei formaţii de opt aparate Mig-21, pentru a proteja forţa de atac, în conformitate cu sistemul numărul 1 de protecţie aeriană. Scutul se întinde din nord de la AJROUD, până la muntele Shamoun, în sud, respectiv până la o distanţă de treizeci de kilometri de obiectiv, între cei doi munţi. Acest scut va fi menţinut la o altitudine de şase – opt kilometri şi va dura între ora H + 5 şi ora H + 16.

b) Escadrila a 40-a a Brigăzii Aeriene, staţionată la Baza 232, va fi ţinută în stare de alarmă numărul 1, pentru a putea întări scutul aerian.

4. ORGANIZAREA COORDONĂRII

Aceasta va fi organizată de către ofiţerul comandant al Escadrilei a 25-a împreună cu Brigada a 6l-a Aeriană.

5. TRANSMISIUNI

Comunicaţiile vor fi menţinute de către un aparat IL-14, pe lungimea de undă 133,3 (4), pentru cererile de întăriri emise de aparatele Mig-21. Frecvenţe de schimb: 1-7 şi 125.

6. POZIŢIILE COMANDANŢILOR DE BRIGADĂ încă de la prima ieşire, comandantul formaţiei va fi asigurat în zbor, iar în caz de urgenţă ordinele vor fi transmise de la Baza 310, prin intermediul aparatelor IL-14.

7. DURATA STĂRII DE ALARMĂ

Starea de alarmă se va decreta la 26.5.67, în zori. Ora H va fi stabilită de ofiţerul comandant al Aviaţiei Militare şi Apărării Aeriene.

Locotenent-colonel pilot
MAMDUKH AHMED TALIBA
Ofiţer comandant al Brigăzii a 2-a Aeriene (semnătura)

Copii transmise
Ofiţerului comandant al Bazei Aeriene 259 Ofiţerilor comandanţi ai Escadrilei a 25-a Ofiţerului comandant al Bazei Aeriene 260.
R.A.U.
Cartierul General al Comandamentului Aerian al Regiunii Est
Cartierul General Central

cod: 35/3/67/10
din 27/5/67

TOP SECRET

ORDINUL DE LUPTĂ Numărul 7/67

Amendamente la Anexa numărul 1 la Ordinul le Luptă numărul 2/67 din 21/5/67.

1. MISIUNEA BRIGĂZII a 2-a AERIENE

a) Escadrila a 18-a, cu cele douăsprezece aparate staţionate la Baza 259, va ataca baza aeriană şi instalaţiile de la Aqir şi se va afla deasupra obiectivului la ora H.
Armament: rachete şi tunuri.

b) Escadrila a 25-a, cu cele douăsprezece aparate staţionate la Baza 260, va ataca trei poziţii de rachete Hawk (vezi partea haşurată a hărţilor numărul 123147, 140158, 142166) şi se va afla deasupra obiectivului la ora H.
Armament: rachete şi tunuri.
Misiuni pentru obiective secundare: conform hotărârii ofiţerului comandant.

2. MISIUNEA BRIGĂZII a 12-a AERIENE

a) Escadrila a 24-a, cu cele douăsprezece aparate staţionate la Baza 248, va ataca având drept prim obiectiv staţiile radar cuprinse în părţile haşurate din hărţile 121073, 124130 şi 145973 şi se va afla deasupra obiectivului la ora H.
Armament: rachete şi tunuri.
Bombardarea pistei aeriene de la Halsa, constituind obiectivul secundar, poate fi înlocuită cu obiectivul principal.

b) Escadrila a 3l-a va fi alcătuită din ofiţerii care au făcut antrenament pe Sukhoi şi antrenamentul O.T.U.; aparatele vor fi Mig-17 (PF-F) staţionate la Bazele 228 şi 206, precum şi din tehnicienii care au urmat antrenamente Sukhoi şi O.T.U.

Această escadrilă va fi ţinută de rezervă.

3. MISIUNEA BRIGĂZII 1 AERIANĂ

a) Şase aparate ale Escadrilei a 53-a, care staţionează la Baza 260, vor bombarda Centrul de Comandă de la ARIKHA şi instalaţiile radar cu rază mare de acţiune, care folosesc sistemul american de preavertizare şi se vor afla deasupra obiectivului la ora H.

Muniţii: câte două bombe şi două rachete de fiecare aparat.

b) Zece aparate ale Escadrilei a 55-a, staţionate la Baza 233, vor rămâne de rezervă.

4. MISIUNEA BRIGĂZII a 61-a AERIENE

a) O formaţie de nouă aparate va bombarda pista de la HATZERIM, la ora H + 2 şi va asigura coordonarea cu Escadrila a 24-a, pentru ca formaţia nou creată, ocupată cu bombardarea radarului de la HATZERIM, să servească drept întărire directă pentru brigada afectată acestei misiuni.

b) Vor fi afectate aparate la acţiunea de atacare a pistei de la BEER MENUKHA, ca prim obiectiv. O dată cu ora H, pot fi luate în consideraţie planuri alternative, cu scopul de a înlocui prima misiune cu un al doilea obiectiv, anume pista de la MASSADA.

c) Şase aparate vor fi afectate atacării pistei de la AQIR, ca prim obiectiv şi se vor afla deasupra obiectivului la ora H.

Vor fi elaborate planuri pentru bombardarea pistei de la TIMNA, ca obiectiv secundar, precum şi cea de la Eilat, drept al treilea obiectiv, pentru cazul când unul dintre obiectivele alternative va înlocui prima misiune.

5) MISIUNEA BRIGĂZII a 65-a AERIENE

a) O formaţie de trei aparate va ataca pista de la PETAKH TIQVA, la ora H + 3.

b) O formaţie de trei aparate va ataca aeroportul de la LOD, la ora H + 3 şi va lua în consideraţie drept al doilea Obiectiv pista de la PETAKH TIQVA. Se va propune şi un al treilea, în caz de înlocuire a acestor obiective.

c) O formaţie de şase aparate va bombarda pista de la HATZOR, la ora H.

Drept misiuni alternative, brigada va lua în consideraţie bombardarea pistelor de la RAMAT DAVID şi HAIFA.

INSTRUCŢIUNI GENERALE

Toate escadrilele vor studia rapoartele inamice provenind de la Serviciile de Recunoaştere şi Informaţii, pentru a cunoaşte parametrii posibili ai manevrelor tactice efectuate la mică înălţime, pornind de la baza lor actuală. Obiectivele care urmează a fi bombardate vor fi stabilite înainte de decolare.

APĂRAREA AERIANĂ va da ordine speciale pentru asigurarea apărării şi protecţiei aeriene în cursul atacului intensiv şi în aşteptarea întoarcerii escadrilelor. Metodele de cooperare vor fi aplicate între unităţile în acţiune, pe măsura evoluţiei situaţiei.

General de Divizie
pilot DJALLAL IBRAHIM ZAID
Şef de Stat-Major
Comandamentul Aerian al Regiunii Est (semnătura)

Au fost transmise copii:

1. Ofiţerului comandant al Brigăzii a 2-a Aeriene (Escadrila a 18-a), Baza 259.
2. Ofiţerului comandant al Escadrilei a 25-a, Baza 260.
3. Ofiţerului comandant al Escadrilei a 24-a, Baza 248.
4. Ofiţerului comandant al Escadrilei a 31-a, Baza 228.
5. Ofiţerului comandant al Brigăzii Aeriene 1, Baza 233.
6. Ofiţerului comandant al Brigăzii a 6l-a, Baza 229.
7. Secundului Comandantului Suprem, Mahmua Liwa (general de divizie), pilotului MOHAMMED SAFWAT.
8. Ofiţerului comandant al Serviciului de Operaţii Aeriene. La dosar.

R.A.U.

Cartierul General al Comandamentului Regiunii Est
Biroul Şefului de Stat-Major

cod 122/1967/3/35
din 17 mai 1967

TOP SECRET
ORGANIZAREA METODELOR DE COOPERARE

1. METODELE DE COOPERARE ÎNTRE FORMAŢIILE AERIENE DIN COMANDAMENTUL AERIAN DE EST

Ţinând seama că Brigăzile a 12-a, a 2-a şi a 15-a de avioane de vânătoare şi bombardament, precum şi Brigada a 61-a de bombardiere uşoare, beneficiind de un scut aerian asigurat de Brigada a 9-a, vor lovi intens, aproximativ în acelaşi moment, obiectivele din zonele centrale şi meridionale; ţinând seama că obiectivele se află la mică apropiere între ele, e posibil ca avioanele noastre să-şi taie calea la mică altitudine în momentul bombardării, sau în timpul traseului de la un obiectiv la celălalt. Prin urmare, e necesar să se respecte instrucţiunile de mai jos:

a) COORDONAREA ÎNTRE BRIGĂZILE a 2-a şi a 15-a

Brigada a 2-a:

Misiune: atacarea bazei de la Aqir şi nimicirea avioanelor (plan alternativ – atacarea principalelor obiective ale bazei, staţia radar din sudul terenului şi amplasamentele rachetelor Hawk, la nord-vest de teren, către coastă. Astfel, fiecare obiectiv va fi nimicit de o semi-escadrilă). Obiectivele vor fi atacate începând de la o altitudine de cincizeci de metri şi atacul va fi condus de la sud la nord, cu o întoarcere de 180° după fiecare trecere şi picaj de la o înălţime care să nu depăşească o mie de metri.

– Ofiţerul comandant al fiecărei brigăzi poartă, împreună cu piloţii săi, răspunderea stăpânirii absolute a spaţiului aerian.

– În cazul apariţiei unui avion al altei brigăzi, se va recurge la procedeele de identificare stabilite de către ofiţerii comandanţi de brigadă.

b) COORDONAREA ÎNTRE BRIGĂZILE a 12-a şi a 61-a

Brigada a 61-a va executa misiuni conform unui plan conceput în prealabil. Datorită apropierii dintre obiective, ofiţerul comandant al brigăzii va stabili semnalele de identificare ce vor fi folosite între cele două brigăzi.

2. METODE DE COORDONARE: FORŢELE AERIENE, TERESTRE ŞI NAVALE DIN ZONA EST

Coordonarea va fi făcută în conformitate cu un plan stabilit în prealabil.

3. METODE DE COORDONARE: COMANDAMENTUL AERIAN AL ZONEI EST ŞI COMANDAMENTUL ZONEI CENTRALE

Coordonarea va fi făcută în conformitate cu un plan stabilit în prealabil.

General de Divizie
pilot DJALLAL IBRAHIM ZAID
Şef de Stat-Major
Comandamentul Aerian al Regiunii Est (semnătura)

BIBLIOGRAFIE

Pentru unele fapte istorice, cât şi pentru câteva ipoteze, s-a recurs la următoarele izvoare:

— *Bitaon Heyl Haavir (Buletinul Aviaţiei Militare din Israel)*
— *Aviation-Week and Space Technology*, New York
— *Aviation-Magazine*, Paris
— *Intravia,* Geneva
— R. Şi W. Churchill, *Six day war*
— R. Donovan *Six days în June*
— Cotidianele din Tel Aviv: *Yediot Ahronot* şi *Maariv*
— Cotidianele franceze: *Le Monde, France Soir*
— Jurnalul londonez *Sunday Times*
— Dr. M. Bar-Zohar, *Pont sur la Mediterranee*

CUPRINS

MIRAGE CONTRA MIG.....2

PREFAŢĂ.....3

ÎN LOC DE INTRODUCERE PRIMELE TREI ORE ALE RĂZBOIULUI.....4

PARTEA ÎNTÂI CUM S-A NĂSCUT AVIAŢIA ISRAELIANĂ.....9

1. AFACEREA AVIONULUI MIG 007.....9

2. DE LA SERVICIUL AERIAN, DE LA HAGANA, LA ESCADRILELE CU REACŢIE.....16

3. STRATEGIA VICTORIEI.....23

4. ROLUL JUCAT DE FRANŢA.....36

5. „LOCUL CELOR MAI BUNI ESTE ÎN AVIAŢIA MILITARĂ” 44

PARTEA A DOUA „RĂZBOIUL DE ŞASE ZILE”.....55

1. FORŢELE AERIENE IMPLICATE.....55

2. ÎN PERMANENTA STARE DE ALARMĂ.....57

3. ZIUA DE 5 IUNIE 1967.....63

4. ZIUA DE 6 IUNIE.....75

5. ZIUA DE 7 IUNIE.....78

6. ZIUA DE 8 IUNIE.....79

ANEXE ORDINELE DE LUPTĂ DIN TABĂRA EGIPTEANĂ.....84

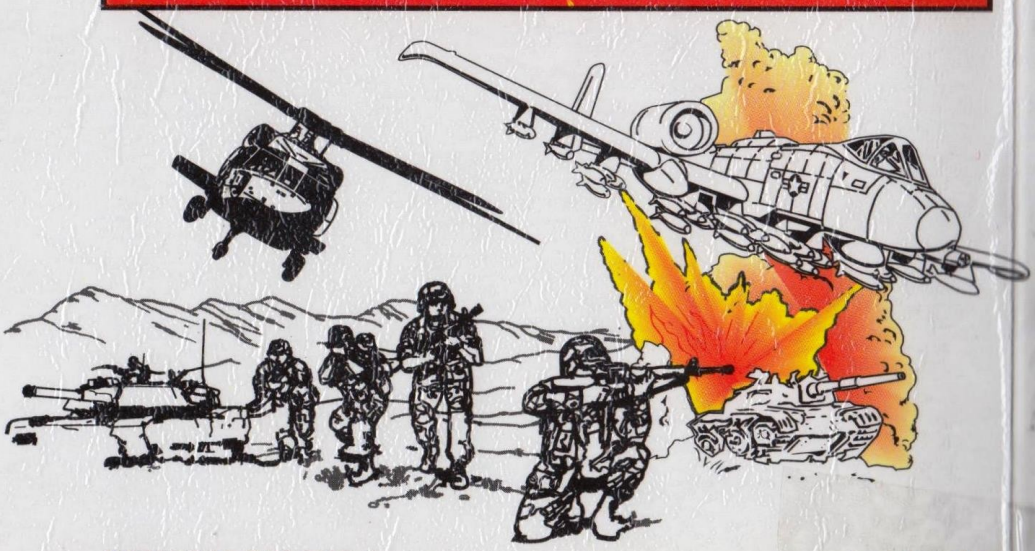
BIBLIOGRAFIE.....101

CUPRINS.....102

EDITURA Z

Bilanţul prezentat de şeful aviaţiei militare în noaptea de 5 spre 6 iunie, care constituia un rezumat al rezultatelor primei zile de luptă, ar putea lăsa impresia că misiunea aviaţiei israeliene a constat, pe întreaga durată a acelor şase zile de război, din distrugerea forţelor inamicului la sol. Ceea ce nu corespunde adevărului şi îi nedreptăţeşte pe piloţii aparatelor Mirage, Super-Mystère şi Ouragan, precum şi pe rezerviştii de la manşa avioanelor Fouga-Magister, care, începând din zorii zilei de 5 iunie şi până în ultimul ceas al luptelor din 10 iunie, au fost chemaţi să aducă un sprijin tactic trupelor terestre şi să vâneze aparatele Mig egiptene şi siriene scăpate din bombardamentul iniţial, care încercau să pătrundă în spaţiul aerian al Israelului.

Este adevărat că statul-major al generalului Rabin ceruse Comandamentului aviaţiei să continue în după-amiaza zilei de 5 iunie şi în ziua următoare, încă de la răsăritul soarelui, bombardarea intensivă a bazelor egiptene şi siriene, în scopul ducerii la bun sfârşit a misiunii. Dar generalul Hod s-a opus.



ISBN 973-9127-95-1

Lei 18.000

EDITURA Z 2000 EDITURA Z 2 821.